



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

PARTNERS

**CARGO
URGENTE**

2017 JUL 12 PM 3:40

OFICIO CIRCULAR N° 012-17-SCD-OSITRAN

Lima, 12 de julio de 2017

Señor

JUAN JOSÉ SALMON

Gerente General

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Av. Elmer Faucett s/n

Callao.-

MESA DE PARTES
LA RECEPCIÓN DE ESTE
NO F

014545

Asunto : Opinión sobre la propuesta de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : a) Oficio N° 2570-2017-MTC/25
b) Oficio N° 2794-2017-MTC/25
c) Oficio N° 2853-2017-MTC/25

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 613-2017-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 12 de julio de 2017, adoptó el Acuerdo N° 2026-613-17-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y emitió opinión técnica favorable respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los términos señalados en el Informe antes mencionado.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 2026-613-17-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

JORGE ARTOLA GRADOS

Secretario del Consejo Directivo (e)

Reg. Sal. SCD N° 25294-17
Ref. 25125-GRE-GSF-GAJ



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

ACUERDO N° 2026-613-17-CD-OSITRAN
de fecha 12 de julio de 2017

Vistos, el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y los Oficios N° 2570-2017-MTC/25, N° 2794-2017-MTC/25 y N° 2853-2017-MTC/25; en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias y el Decreto Legislativo N° 1224, que aprueba el "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos", y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 410-2015-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica favorable respecto de la propuesta de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los términos señalados en el referido informe.
- b) La opinión técnica emitida por OSITRAN tiene carácter no vinculante, de acuerdo a lo expresamente señalado por el artículo 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.
- c) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a Lima Airport Partners S.R.L.
- d) De conformidad con el artículo 82° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, notificar el presente Acuerdo y el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original

JORGE ARTOLA GRADOS
Secretario de Consejo Directivo (e)
OSITRAN



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

**CARGO
URGENTE**

OFICIO CIRCULAR N° 012-17-SCD-OSITRAN

Lima, 12 de julio de 2017

Señor

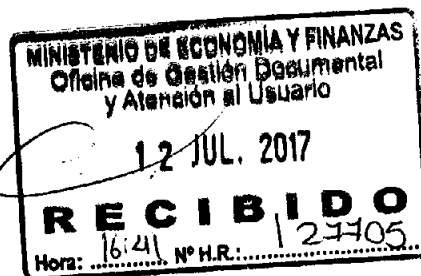
CAMILO NICANOR CARRILLO PURÍN

Director General de Política de Promoción de la Inversión Privada

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

Jr. Lampa N° 277

Lima.-



Asunto : Opinión sobre la propuesta de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : a) Oficio N° 2570-2017-MTC/25
b) Oficio N° 2794-2017-MTC/25
c) Oficio N° 2853-2017-MTC/25

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 613-2017-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 12 de julio de 2017, adoptó el Acuerdo N° 2026-613-17-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y emitió opinión técnica favorable respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los términos señalados en el Informe antes mencionado.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 2026-613-17-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

JORGE ARTOLA GRADOS

Secretario del Consejo Directivo (e)

Reg. Sal. SCD N° 25294-17
Ref. 25125-GRE-GSF-GAJ



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

ACUERDO N° 2026-613-17-CD-OSITRAN
de fecha 12 de julio de 2017

Vistos, el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y los Oficios N° 2570-2017-MTC/25, N° 2794-2017-MTC/25 y N° 2853-2017-MTC/25; en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias y el Decreto Legislativo N° 1224, que aprueba el "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos", y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 410-2015-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica favorable respecto de la propuesta de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los términos señalados en el referido informe.
- b) La opinión técnica emitida por OSITRAN tiene carácter no vinculante, de acuerdo a lo expresamente señalado por el artículo 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.
- c) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a Lima Airport Partners S.R.L.
- d) De conformidad con el artículo 82° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, notificar el presente Acuerdo y el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original

JORGE ARTOLA GRADOS
Secretario de Consejo Directivo (e)
OSITRAN



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

CARGO

URGENTE

OFICIO CIRCULAR N° 012-17-SCD-OSITRAN

Lima, 12 de julio de 2017

Señora
ROSA VIRGINIA NAKAGAWA MORALES
Directora General de Concesiones en Transportes
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Jr. Zorritos N° 1203
Lima.-

M.T.C.	
MESA DE PARTES	
E.	180072
12 JUL. 2017	
HORA	FIRMA
17:40	

Asunto : Opinión sobre la propuesta de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : a) Oficio N° 2570-2017-MTC/25
b) Oficio N° 2794-2017-MTC/25
c) Oficio N° 2853-2017-MTC/25

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 613-2017-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 12 de julio de 2017, adoptó el Acuerdo N° 2026-613-17-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y emitió opinión técnica favorable respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los términos señalados en el Informe antes mencionado.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 2026-613-17-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

JORGE ARTOLA GRADOS
Secretario del Consejo Directivo (e)

Reg. Sal. SCD N° 25294-17
Ref. 25125-GRE-GSF-GAJ



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

**ACUERDO N° 2026-613-17-CD-OSITRAN
de fecha 12 de julio de 2017**

Vistos, el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y los Oficios N° 2570-2017-MTC/25, N° 2794-2017-MTC/25 y N° 2853-2017-MTC/25; en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias y el Decreto Legislativo N° 1224, que aprueba el "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos", y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 410-2015-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica favorable respecto de la propuesta de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los términos señalados en el referido informe.
- b) La opinión técnica emitida por OSITRAN tiene carácter no vinculante, de acuerdo a lo expresamente señalado por el artículo 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.
- c) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a Lima Airport Partners S.R.L.
- d) De conformidad con el artículo 82° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, notificar el presente Acuerdo y el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original

JORGE ARTOLA GRADOS
Secretario de Consejo Directivo (e)
OSITRAN



INFORME N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN

JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO
Gerente General

De : **RICARDO QUESADA ORÉ**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización

JORGE ARTOLA GRADOS
Gerente de Asesoría Jurídica (e)



Asunto : Opinión sobre el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : Oficio N° 2570-2017-MTC/25, recibido el 20.06.2017

Fecha : 11 de julio de 2017

I. OBJETIVO

1. Emitir la opinión técnica solicitada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del documento de la referencia, respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJCh).

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero de 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente), y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCh (en adelante, el Contrato de Concesión), por un periodo de vigencia de treinta (30) años contados a partir de la Fecha de Cierre, el cual podrá ser prorrogado por diez (10) años adicionales a discreción del Concesionario.
3. Con fecha 6 de abril de 2001, el Concedente y el Concesionario (en adelante, las Partes) suscribieron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, a través de la cual se modificaron los numerales 5.20, 15.2.7, 15.2.8, 15.7.3.8, 15.7.4, 17.4, 21.4, 24.7 y 26.2.
4. Con fecha 25 de julio de 2001, las Partes suscribieron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, a través de la cual se modificaron los numerales 1.1, 13.1.3, 13.3, 13.4, 15.1.4, 21.1 y 21.3.
5. Con fecha 30 de setiembre de 2002, las Partes suscribieron la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, a través de la cual se modificaron los numerales 1.26, 5.5, 5.19, 5.23, 10.2, 15.2.1, 15.2.3, 15.2.4, 15.2.5, 15.4, 15.7.2.1, 24.1, el numeral 2 del Apéndice 2 del Anexo 3, el numeral 2.3 del Anexo 5, el numeral 2.4 del Anexo 9, los numerales 1, 2, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14 y 15 del



Anexo 10 y el numeral 2 del Anexo 11; y se incorporó el numeral 5.7.3 al Contrato de Concesión, así como los numerales 16 y 17 al Anexo 10 y el numeral 4 al Anexo 14 del mismo.

6. Con fecha 30 de junio de 2003, las Partes suscribieron la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión, a través de la cual se modificaron los numerales 1.15, 1.36, 1.60, 2.6.3, 5.6.1.1, 5.6.2.1, 5.8, 5.23, 9.2, 12.1, 12.3, 13.2, 13.4, 15.2.1, 15.2.3, 15.5, 15.6, 15.7, 17.3, 17.4, 24.5, 24.7, 26.2, los numerales 2, 5 y 7 del Anexo 10, el numeral 2 del Anexo 11, y el numeral 1.27 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; y se incorporó los numerales 10.3, 13.1.5, 15.2.7, 15.2.9, 15.8.3, 17.9, 20.10 y 20.11 al mismo.
7. Con fecha 25 de julio de 2011, las Partes suscribieron la Adenda N° 5 al Contrato de Concesión, con el objeto de definir el área real de la Concesión, tomando en cuenta el levantamiento de información realizado en campo a razón de los compromisos adoptados por las Partes y la necesidad de poder sincerar las áreas, así como definir las áreas que serían objeto de asignación y de exclusión de la Concesión. En consecuencia, se modificaron el Apéndice 2 del Anexo 1, el Apéndice 1 del Anexo 2, el Anexo 11, y los Planos N° 3, 4 y 15 del Anexo 20.
8. Con fecha 8 de marzo de 2013, las Partes suscribieron la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión con el objeto de facilitar el cumplimiento de la obligación contractual del Estado Peruano, representado por el Concedente, de efectuar la entrega al Concesionario de las áreas de terreno a que hace referencia el Anexo 11 del Contrato de Concesión, destinadas a la ampliación del AIJCh; así como adecuar algunos aspectos operativos y técnicos necesarios para agilizar dichas obras de ampliación. En tal sentido, se modificaron los numerales 1.25, 1.26, 1.51, 1.60, 1.61, 2.5, 5.5, 5.6.2.1, 5.7, 5.15, 5.17, 5.23, el literal c) y antepenúltimo párrafo del numeral 15.5, el literal a) del numeral 1.1 y el numeral 3.2 del Anexo 5, los numerales 1 y 2 del Anexo 11, y el numeral 1.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; y se incluyó en el mismo el numeral 1.63, un último párrafo en el numeral 17.4, y el numeral 4 del Anexo 11.
9. Mediante el Oficio Múltiple N° 0040-2016-MTC/25, recibido el 2 de diciembre de 2016, el Concedente remitió la propuesta de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, así como el Informe de Sustento respectivo, presentados por el Concesionario a través de la Carta N° LAP-GRE-C-2016-00603 de fecha 1 de diciembre de 2016; y convocó a reunión de Evaluación Conjunta, los días 5 y 6 de diciembre de 2016.¹
10. El 5 de diciembre de 2016, se llevó a cabo la primera reunión de Evaluación Conjunta del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, contando con la participación de OSITRAN, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y el Concedente. En dicha reunión, el Concedente expuso su posición sobre los temas incorporados en la propuesta de Adenda presentada por el Concesionario, se identificaron los temas y/o materias de la adenda de competencia de cada una de las entidades, y se emitieron comentarios y consultas preliminares a las modificaciones contractuales propuestas.

¹ Cabe indicar que, previamente, mediante correo electrónico de fecha 29 de setiembre de 2016, OSITRAN remitió al Concedente y al Concesionario una matriz de comentarios sobre el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión. Asimismo, mediante correo electrónico de fecha 31 de octubre de 2016, OSITRAN remitió al Concedente una matriz de comentarios a la posición de la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM), plasmada en los documentos remitidos por la misma vía por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT), a fin de que sirva para encausar las negociaciones con el Concesionario sobre el Anexo 14 del Contrato de Concesión. De igual modo, mediante correo electrónico de fecha 14 de noviembre de 2016, OSITRAN remitió al Concedente una matriz de comentarios a la propuesta de modificación del referido Anexo 14.

11. Con fecha 7 de diciembre de 2016, se llevó a cabo la segunda reunión de Evaluación Conjunta del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, contando con la participación de OSITRAN, el MEF y el Concedente. En dicha reunión, el Concedente explicó su propuesta alternativa de proyecto de Adenda N° 7. Con respecto a las modificaciones contractuales en materia tarifaria, el Concedente planteó la incorporación de un mecanismo de estabilización de ingresos distinto al propuesto por LAP y solicitó al Regulador que formule recomendaciones técnicas que le permitan decidir los términos en los que dicho tema podría ser incorporado finalmente en el proyecto de adenda.
12. Mediante Oficio N° 4773-2016-MTC/25, recibido el 12 de diciembre de 2016, el Concedente solicitó la opinión técnica de OSITRAN respecto de la modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión (Nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario), conforme al tercer acuerdo adoptado en el Acta de Reunión de Evaluación Conjunta sobre el Proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, suscrita el 7 de diciembre de 2016.
13. El 20 de diciembre de 2016, las Partes suscribieron el "Acta de Acuerdos en la etapa de trato directo de controversia relacionada al contrato de concesión para la construcción y explotación del aeropuerto internacional Jorge Chávez", sustentada en el Informe N° 1275-2016-MTC/25 de fecha 16 de diciembre de 2016. En dicha acta, de común acuerdo, las Partes decidieron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por un periodo adicional de diez (10) años.
14. Mediante Oficio N° 401-16-GG-OSITRAN de fecha 27 de diciembre de 2016, el Regulador remitió al Concedente el Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN en atención a la solicitud formulada mediante Oficio N° 4773-2016-MTC/25, a efectos que el mismo sea considerado como un insumo técnico de análisis para la formulación del proyecto final de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.
15. Mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25, recibido el 30 de diciembre de 2016, el Concedente remitió a este Organismo Regulador el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión y el Informe N° 1315-2016-MTC/25 que lo sustenta, solicitando la opinión técnica correspondiente conforme al numeral 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
16. El 2 de enero de 2017, mediante Oficio N° 001-17-GRE-OSITRAN, OSITRAN comunicó al Concedente que, a partir de la revisión del informe que sustenta el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, se advirtió que en éste no se había analizado ni emitido pronunciamiento sobre si las modificaciones propuestas en la Adenda permiten mantener las condiciones de competencia del proceso de promoción, siendo éste un requisito necesario para que el Regulador emita la opinión correspondiente, de conformidad con el marco normativo vigente, motivo por el cual el plazo para emitir opinión se sujetaría a lo indicado en el artículo 57 del Decreto Supremo N° 410-2015-EF, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224.
17. Mediante Oficio N° 0030-2017-MTC/25 recibido el 4 de enero de 2017, el Concedente dio respuesta al Oficio N° 001-17-GRE-OSITRAN, emitiendo pronunciamiento respecto de las condiciones de competencia.



18. Mediante Oficio N° 0147-2017-MTC/25, recibido el 11 de enero de 2017, el Concedente remitió el Informe N° 021-2017-MTC/25, indicando que este tiene por objeto consolidar y ampliar el análisis respecto de las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda N° 7. Sin embargo, de la revisión de dicho Informe se advierte que este no contiene análisis adicional alguno, sino que únicamente se limita a incorporar en un mismo documento lo señalado en el Informe N° 1315-2016-MTC/25 y en el Oficio N° 0030-2017-MTC/25.
19. Mediante el Oficio Circular N° 003-2017-SCD-OSITRAN, notificado el 19 de enero de 2017, se remitió a las Partes copia del Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN, a través del cual este Organismo Regulador emitió opinión sobre el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, remitido por el Concedente. A través del citado Acuerdo, se aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, el Consejo Directivo de OSITRAN emitió opinión técnica respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, de acuerdo al siguiente detalle:
- i. Emitió opinión favorable respecto a 46 de las propuestas de modificación efectuadas por el Concedente, es decir, un 73% del total de propuestas.
 - ii. Emitió opinión favorable sujeto al levantamiento de observaciones respecto a 4 de las propuestas de modificación efectuadas por el Concedente (numerales 15, 32, 49 y 76-77 de las conclusiones del Informe), es decir, un 6% del total de propuestas.
 - iii. Emitió opinión desfavorable respecto a 8 de las propuestas de modificación efectuadas por el Concedente (numerales 6; 9; párrafos 5, 6 y 16 del numeral 11; párrafo 12 del numeral 21; 45; y 50 de las conclusiones del Informe), es decir, un 13% del total de propuestas.
 - iv. Respecto a 5 de las propuestas de modificación efectuadas por el Concedente, este Regulador no pudo emitir opinión, debido a que no son temas de su competencia o porque el Concedente no cumplió con remitir el sustento correspondiente (numerales 10; 20; 54; 59 y 67 de las conclusiones del Informe), es decir, un 8% del total de las propuestas.

Mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25, recibido el 20 de junio de 2017, el Concedente remitió a este Organismo Regulador el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión y el Informe N° 505-2017-MTC/25 que consolida y amplía su análisis y evaluación, indicando que ambos documentos recogen la opinión técnica del OSITRAN incluida en los incisos ii. al iv. señalados en el numeral 19 precedente. En ese sentido, solicita la opinión técnica correspondiente conforme al numeral 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

21. El 6 de julio de 2017, el Concedente remitió el Oficio N° 2794-2017-MTC/25, a través del cual informa que de común acuerdo con el LAP han propuesto la modificación de la cláusula octava del proyecto de adenda remitido a OSITRAN mediante el Oficio N° 2570-2017-MTC/25.
22. Mediante oficio N° 2853-2017-MTC/25, recibido el 10 de julio de 2017, le Concedente remitió a este Organismos Regulador el Memorándum N°514-2017-MTC/12.08, que contiene el informe N°339-2017-MTC/12.08 de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), respecto a las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda N°7, referidas al Anexo 14 del Contrato de Concesión.

III. MARCO LEGAL Y CONTRACTUAL APLICABLE

III.1. Sobre la modificación del Contrato de Concesión

23. El artículo 22.1 del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada Mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (en adelante, DL 1224) establece:

"22.1 El Estado de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento"

[El subrayado es nuestro]

24. En la misma línea, el artículo 53 del Reglamento del Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada Mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF (en adelante, Reglamento del DL 1224) señala que las partes pueden convenir en modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, y, además, procurarán no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.
25. En atención a lo expuesto, la propuesta de modificación del Contrato de Concesión debe sustentar la conveniencia de su modificación, para lo cual debe respetar los parámetros que el marco normativo establece.
26. De otro lado, el artículo 28 del Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM² y sus modificatorias, establece que corresponde a este Regulador, a través de su Consejo Directivo, emitir opinión respecto de las propuestas de modificación de los contratos de concesión. En tal sentido, dispone lo siguiente:

"Artículo 28.- Opinión técnica previa y supervisión de los contratos.

A fin de guardar concordancia entre las funciones sujetas a su competencia y la de supervisar los contratos de concesión correspondientes, el OSITRAN, a través del Consejo Directivo, deberá emitir opinión previa, sobre materias referidas a:

(...)

3. La propuesta de modificación de los Contratos de Concesión. En este caso la opinión técnica previa es emitida por el OSITRAN respecto del acuerdo al que hayan arribado las partes, salvo que el respectivo contrato de concesión disponga procedimiento distinto."

[El subrayado es nuestro]

27. La cláusula 24.7 del Contrato de Concesión señala lo siguiente:

"24.7 Modificaciones. Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a OSITRAN, con copia al Concedente, con el debido sustento técnico. El Concedente resolverá la solicitud contando con la opinión técnica de OSITRAN y de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente. El acuerdo de modificación será obligatorio para las

Publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el día 27 de julio de 2006.

Partes solamente si consta por escrito y es firmada por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, el Concedente podrá modificar el presente Contrato cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, contando con la opinión técnica de OSITRAN y de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente y respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente las Partes expresamente convienen que el Concedente podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el Concesionario, siempre que ello sea necesario y esté debidamente sustentado, para:

- (i) Que el Concesionario pueda obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido; o
- (ii) Esté relacionado con la naturaleza de la garantía que se otorgue al Acreedor Permitido, dentro de lo previsto en la Cláusula 21.1; o
- (iii) Para adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la vigencia de la Concesión o sus prórrogas y que las partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Cierre".

[El subrayado y resaltado son nuestros]

28. Por su parte, los artículos 22.2, 22.3 y 22.4 del DL 1224, regulan un mecanismo de Evaluación Conjunta, de acuerdo a los siguientes términos:

"22.2 En un plazo máximo de diez (10) días hábiles de recibida la solicitud de adenda, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta, quienes asisten al proceso de evaluación conjunta, a la cual también puede ser convocado el inversionista. En esta etapa se puede solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada, que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces.

(...)"

22.3 Culminado el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local evalúa y sustenta las modificaciones contractuales; y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia, y tratándose de materias de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, debe requerirse la opinión previa favorable de dicho Ministerio. Los acuerdos que contengan modificaciones al contrato Asociación Público Privada que no cuenten con opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.

22.4 Los plazos y procedimientos dispuestos en el presente artículo, son establecidos en el Reglamento. De no emitirse opinión dentro de los plazos previstos son considerados como favorables".

[El subrayado y resaltado son nuestros]

29. Con relación a lo anterior, los artículos 54, 55 y 56 del Reglamento del DL 1224, establecen lo siguiente:

"Artículo 54.- Límite temporal para la suscripción de adendas

Disposición modificada por el Decreto Legislativo N° 1251.

Durante los tres (03) primeros años contados desde la fecha de suscripción del contrato, no pueden suscribirse adendas a los contratos de Asociación Público Privada, salvo que se trate de:

- a. La corrección de errores materiales.
- b. Hechos sobrevinientes a la adjudicación de la buena pro que generan modificaciones imprescindibles para la ejecución del contrato.
- c. La precisión de aspectos operativos que impidan la ejecución del contrato.

Artículo 55.- Evaluación conjunta

55.1 Las modificaciones contractuales a solicitud del inversionista deben estar sustentadas y adjuntar los términos de la modificación propuesta. Esta propuesta de adenda es publicada por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local en su portal institucional, dentro del plazo de cinco (05) días calendario de recibida.

55.2 Recibida la propuesta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local en el plazo máximo de diez (10) días hábiles, convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta para el inicio del proceso de evaluación conjunta, adjuntando la información presentada por el inversionista, así como cualquier otra información adicional que resulte necesaria para la evaluación por parte de las entidades públicas.

55.3 Las entidades públicas convocadas asisten al proceso de evaluación conjunta, en la cual se identifican: i) los temas y/o materias de la adenda de competencia de cada una de las entidades, ii) el cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente Título, y iii) se elabora el plan de trabajo del proceso de evaluación.

55.4 Conforme el plan de trabajo, las entidades ponen en conocimiento la información que debe ser requerida al inversionista para la evaluación de las modificaciones contractuales, informan la necesidad de solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces, y, emiten comentarios y/o consultas preliminares a los temas y/o materias de la adenda. Corresponde únicamente al Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determinar la concurrencia del inversionista y sus financistas, de ser necesario.

55.5 Las entidades públicas pueden suscribir actas y realizar reuniones presenciales o virtuales que resulten necesarias, considerando para ello el principio de Enfoque de Resultados. En caso el inversionista presente cambios a la propuesta de adenda, éstas se incorporan a la evaluación sin que ello implique retrotraer el análisis.

55.6 El proceso de evaluación conjunta finaliza cuando el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local así lo determine, lo cual debe ser informado a las entidades públicas y al inversionista.

55.7 Las disposiciones indicadas en el presente artículo son aplicables en lo que corresponda cuando la adenda es solicitada por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local.

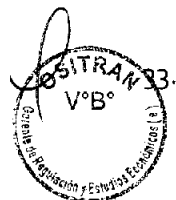
Artículo 56.- Reglas aplicables para la evaluación de adendas

56.1 Los contratos de Asociación Público Privada que prevean la introducción de inversiones adicionales al proyecto deben incluir las disposiciones necesarias para que dichas inversiones se aprueben de acuerdo al procedimiento de modificación contractual previsto en el Reglamento.

56.2 Asimismo, si la modificación contractual propuesta desvirtuara el objeto del proyecto original o involucrara un monto adicional que supere el quince por ciento (15%) del Costo Total del Proyecto, la entidad, siempre que la naturaleza del proyecto lo permitiera, evalúa la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una modificación al contrato de Asociación Público Privada en el marco de lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley."

[El subrayado es nuestro]

30. De acuerdo a las referidas normas reglamentarias, se concluye que durante los primeros tres (3) años contados desde la fecha de suscripción de los contratos de APP, no pueden suscribirse adendas a los contratos de APP, salvo que se trate de:
- a) La corrección de errores materiales.
 - b) Los requerimientos sustentados de los acreedores permitidos vinculados a la etapa de cierre financiero del contrato⁴.
 - c) La precisión de aspectos operativos que impidan la ejecución del contrato.
31. Igualmente, el artículo 22 del DL 1224 y el artículo 55 de su Reglamento han establecido un mecanismo de Evaluación Conjunta de modificaciones contractuales, cuyas disposiciones se aplican en todos los casos de adendas solicitadas por el inversionista y, en lo que corresponda, en los casos de adendas solicitadas por el propio Ministerio. Así, entre otros aspectos, en el marco de dicha evaluación, recibida la propuesta, el Ministerio, en el plazo máximo de diez (10) días hábiles, convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta para el inicio del proceso de evaluación conjunta, adjuntando la información presentada por el inversionista, así como cualquier otra información adicional que resulte necesaria para la evaluación por parte de las entidades públicas.
32. El artículo 56 de la referida norma reglamentaria también dispone como regla aplicable para la evaluación correspondiente que, si la adenda propuesta desvirtuara el objeto del proyecto original o involucrara un monto adicional que supere el 15% del Costo Total del Proyecto de APP, el Concedente -siempre que la naturaleza del proyecto lo permitiera- evaluará la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección, como alternativa a negociar una adenda al contrato.



33. Finalmente, el artículo 57.1 del Reglamento del DL 1224, establece que, sobre la base de la información proporcionada en el proceso de Evaluación Conjunta, el MTC debe determinar y sustentar las modificaciones contractuales, y luego de ello, solicitar la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia.



34. Por su parte, el artículo 22.3 del DL 1224 y el artículo 57 de su Reglamento, prevén que las modificaciones que se produzcan a los contratos de concesión requieren opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia, dentro del plazo de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión, caso contrario, se considerará favorable. Así, el artículo 57 del Reglamento establece disposiciones específicas con relación a las modificaciones contractuales, señalando lo siguiente:

"Artículo 57.- Opiniones previas

57.1 En base a la información proporcionada en el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determina y sustenta las modificaciones contractuales y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia.

57.2 Contando con la opinión del organismo regulador, la entidad pública solicita la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento, las garantías, así como ante cambios en los parámetros económicos y financieros

⁴ Esta disposición fue modificada por el Decreto Supremo N° 68-2017-EF, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 28.03.2017.



del contrato, y aquellos cambios que puedan generar modificaciones al equilibrio económico financiero del contrato de Asociación Público Privada o que puedan generar contingencias fiscales al Estado.

57.3 Los acuerdos indistintamente a la denominación que adopten, que contengan modificaciones al contrato de Asociación Público Privada, que regulen aspectos de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas y que no cuenten con opinión previa favorable de éste, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.

57.4 La opinión de las entidades públicas competentes se emite en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión. Transcurrido el plazo máximo sin que estas entidades hubiesen emitido su opinión, se entiende que ésta es favorable⁵.

57.5 En caso dichas entidades requieran mayor información para la emisión de su opinión, dicho pedido de información se efectúa por una sola vez dentro de los tres (03) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud de opinión. En este supuesto, el cómputo del plazo se suspende y sólo se reinicia una vez recibida la información requerida."

[El subrayado y énfasis es nuestro]

35. De acuerdo con la referida norma, las opiniones sobre las modificaciones de los contratos de concesión deberán ser emitidas por los organismos reguladores en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión, salvo que se requiera información complementaria, en cuyo caso los plazos quedarán suspendidos.
36. A modo de antecedente, es conveniente mencionar que este Regulador, conforme al marco normativo vigente, emitió opinión sobre un primer proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión solicitada por el MTC mediante el Oficio N° 5023-2016-MTC/25, a través del Acuerdo de Consejo Directivo del OSITRAN N° 2008-607-17-CD-OSITRAN, de fecha 18 de enero de 2017.
37. Sin embargo, mediante el Oficio N° 2570-2017-MTC/25, recibido por OSITRAN el 20 de junio de 2017, complementado por los Oficios N° 2794-2017-MTC/25 y N° 2853-2017-MTC/25, el Concedente ha solicitado que OSITRAN emita su opinión respecto de una segunda versión del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, requiriendo que esta sea emitida en el plazo previsto en el artículo 57.4 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224.
38. Al respecto, es preciso reiterar que el artículo 28 del REGO establece que corresponde a OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, emitir opinión respecto de las propuestas de modificación de los contratos de concesión. Lo expuesto se condice, a su vez, con el numeral 9 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de OSITRAN, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, el cual dispone que es el Consejo Directivo de OSITRAN la instancia competente para la emisión de opiniones respecto de modificación de los Contratos de Concesión⁶.

⁵ Numeral modificado por el Decreto Supremo N° 68-2017-EF.

⁶ "Artículo 7.- Funciones del Consejo Directivo
Son funciones del Consejo Directivo, las siguientes:
(...)

9. Aprobar la opinión técnica previa a la celebración de contratos de concesión, su renovación, modificación del plazo de la concesión, renegociación o revisión; así como declarar la improcedencia de las solicitudes de renegociación o revisión, conforme a la normativa de la materia;

39. Por su parte, el artículo 6 del ROF de OSITRAN dispone que el Consejo Directivo se encuentra integrado por cinco (05) miembros, requiriéndose la asistencia de tres (03) de ellos para que exista *quorum*, así como del Presidente o Vicepresidente, para sesionar válidamente⁷. Dicha disposición se ampara, a su vez, en el numeral 99.2 del artículo 99 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, que establece que el *quorum* para la instalación y sesión válida de los órganos colegiados no debe ser menor a tres miembros⁸. En la misma línea, el artículo 3 de la Ley N° 27444⁹ dispone que para que un acto administrativo sea válido, éste debe cumplir con requisitos de validez dentro de los cuales se encuentra el de competencia, que para efectos de los órganos colegiados –como es el caso del Consejo Directivo– implica que el acto debe ser emitido cumpliendo los requisitos de sesión, *quorum* y deliberación indispensables para su emisión¹⁰.
40. De conformidad con la normativa reseñada, es claro que a efectos que el Consejo Directivo pueda emitir válidamente el acto administrativo que contenga la opinión del proyecto de adenda bajo análisis, previamente se requiere que exista el *quorum* mínimo exigido legalmente, el cual es de tres miembros.
41. Al respecto, como es de conocimiento público, el 7 de julio de 2017, mediante la Resolución Suprema N° 099-2017-PCM, se designó a la Presidente del Consejo Directivo de OSITRAN; por lo que, es a partir de dicha fecha que el Consejo Directivo de OSITRAN cuenta con el referido *quorum*, motivo por el cual, el plazo de diez (10) días con el que cuenta este

(...)"

⁷ "Artículo 6.- Del Consejo Directivo

El Consejo Directivo es el órgano máximo de dirección del OSITRAN. Se encuentra integrado por cinco (5) miembros, cuya designación y funcionamiento se rige de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 26917, la Ley N° 27332, la Ley N° 27594, la Ley N° 29158 y sus normas reglamentarias, complementarias y modificatorias, u otra normativa que resulte aplicable. El Presidente del Consejo Directivo ejerce las funciones de Presidente Ejecutivo del OSITRAN.

El Consejo Directivo sesiona ordinariamente dos veces al mes y, extraordinariamente, cuando lo determine su Presidente o la mayoría de sus miembros. El Consejo Directivo elige entre sus miembros a su Vicepresidente.

El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente. (...)"

- ⁸ "Artículo 99.- Quórum para sesiones 99.1 El quórum para la instalación y sesión válida del órgano colegiado es la mayoría absoluta de sus componentes. 99.2 Si no existiera quórum para la primera sesión, el órgano se constituye en segunda convocatoria el día siguiente de la señalada para la primera, con un quórum de la tercera parte del número legal de sus miembros, y en todo caso, en número no inferior a tres. 99.3 Instalada una sesión, puede ser suspendida sólo por fuerza mayor, con cargo a continuarla en la fecha y lugar que se indique al momento de suspenderla. De no ser posible indicarlo en la misma sesión, la Presidencia convoca la fecha de reinicio notificando a todos los miembros con antelación prudencial". [Subrayado agregado]

⁹ "Artículo 3.- Requisitos de validez de los actos administrativos

Son requisitos de validez de los actos administrativos:

1. **Competencia.-** Ser emitido por el órgano facultado en razón de la materia, territorio, grado, tiempo o cuantía, a través de la autoridad regularmente nominada al momento del dictado y en caso de órganos colegiados, cumpliendo los requisitos de sesión, quórum y deliberación indispensables para su emisión. (...)" [Subrayado agregado]

- ¹⁰ Cabe indicar que de conformidad con el artículo II del Título Preliminar de la referida Ley, esta contiene normas comunes para las actuaciones de la función administrativa del Estado y, regula todos los procedimientos administrativos desarrollados en las entidades, incluyendo los procedimientos especiales.

Regulador para la emisión de la opinión respecto del proyecto de adenda bajo análisis, establecido en el Reglamento del DL 1224, vence el 21 de julio de 2017, plazo dentro del cual la Administración cumple con emitir el presente Informe a efectos que sea elevado al Consejo Directivo para que emita su opinión en el marco de sus competencias.

42. En los acápites siguientes se procederá con el análisis de admisibilidad y procedencia de la solicitud de opinión técnica no vinculante presentada por el Concedente al Regulador, en atención de la propuesta de adenda efectuada por el Concesionario en el marco de la Cláusula 24.7 del Contrato de Concesión.

III.2. Sobre la función asignada a OSITRAN en materia de modificación contractual

43. De acuerdo con lo establecido en el artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN, en el ejercicio de sus funciones, este Organismo Regulador debe cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses de los usuarios, los inversionistas y el Estado.
44. Por otro lado, en lo que respecta a las modificaciones contractuales, el literal f) del numeral 7.1 del artículo 7 de la referida Ley, establece lo siguiente:

"Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

- f) Emitir opinión técnica sobre la procedencia de la renegociación o revisión de los contratos de concesión. En caso ésta sea procedente, elaborará un informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

(...)"

[El subrayado es nuestro]



En concordancia con lo anterior, el artículo 28° del REGO establece lo siguiente:

"Artículo 28.- Opinión técnica previa y supervisión de los contratos

A fin de guardar concordancia entre las funciones sujetas a su competencia y la de supervisar los contratos de concesión correspondientes, el OSITRAN, a través del Consejo Directivo, debe emitir opinión técnica previa, sobre materias referidas a:

(...)

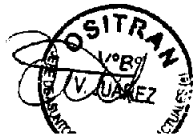
3. La propuesta de modificación de los Contratos de Concesión. En este caso la opinión técnica previa es emitida por el OSITRAN respecto del acuerdo al que hayan arribado las partes, salvo que el respectivo contrato de concesión disponga procedimiento distinto.

(...)"

[El subrayado es nuestro]

46. Asimismo, el inciso 9 del artículo 7° del ROF establece que es función del Consejo Directivo, el aprobar la opinión técnica previa a la celebración de contratos de concesión, su renovación, modificación del plazo de concesión, renegociación o revisión; así como declarar la improcedencia de las solicitudes de renegociación o revisión, conforme a la normativa de la materia.

47. Como puede advertirse, el marco legal vigente, de cumplimiento obligatorio para las Entidades Prestadoras, entre las que se encuentra el Concesionario, establece que



corresponde al Regulador emitir opinión técnica en el caso de modificación del Contrato de Concesión.

48. De otro lado, los "Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión", aprobados por Acuerdo de Consejo Directivo N° 557-154-04-CD-OSITRAN (en adelante, los Lineamientos), establecen los criterios a analizar en caso se presenten solicitudes de interpretación, modificación y reconversión de los Contratos de Concesión.
49. En concreto, el numeral 6.2 prevé que en caso de los supuestos de modificación sustancial, la opinión del Regulador deberá contener un análisis de los efectos de la modificación, sugiriendo los términos de la misma, sobre la base del análisis del cumplimiento de las obligaciones de la Entidad Prestadora; precisando además, en su quinto párrafo, los casos de modificaciones sustanciales de un contrato, señalándose a manera de ejemplo los siguientes: la alteración del equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, la ampliación de su plazo de vigencia, la modificación del Régimen Tarifario, los cambios en el Plan de Inversiones¹¹ a cargo del Concesionario, entre otros.
50. En lo que respecta específicamente al Contrato de Concesión materia de modificación, debemos señalar que la cláusula 24.7 del mismo establece lo siguiente:

*"24.7 **Modificaciones.** Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a OSITRAN, con copia al Concedente, con el debido sustento técnico. El Concedente resolverá la solicitud contando con la opinión técnica de OSITRAN y de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmada por los representantes debidamente autorizados de las Partes.*

De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, el Concedente podrá modificar el presente Contrato cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, contando con la opinión técnica de OSITRAN y de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente y respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes."

51. Como puede observarse, el primer párrafo de la cláusula citada establece expresamente que el solicitante de la adenda asume la obligación contractual de presentar el "debido sustento técnico". En ese sentido, debe tenerse en cuenta que la falta o la insuficiencia de dicho

¹¹ En relación a la "Modificación del Plan de Inversiones", el Anexo 1 de los Lineamientos, establece como elementos mínimos de análisis, los siguientes:

- Evaluación de las causas y gatillos que afectan el desarrollo del cronograma inicial de inversiones.
- Evaluación técnica y económica de la propuesta que incluya el análisis de la demanda y los efectos en la prestación de los servicios.
- Análisis de valor presente de las inversiones y de los flujos de caja con y sin modificaciones.

Asimismo, en relación a la "Modificación del alcance de una obligación", los Lineamientos establecen como elementos mínimos de análisis, los siguientes:

- Valorización de la obligación.
- Cumplimiento de obligaciones relacionadas.
- Riesgos por cambios en la obligación sobre la operatividad, prestación y calidad de servicios.
- Evaluación de la compensación ofrecida.

sustento implica no solo el incumplimiento de una obligación contractualmente asumida por las Partes, sino también la imposibilidad de emisión de opinión técnica previa a cargo del Regulador.

52. Adicionalmente, el Contrato de Concesión acota las causales que sustentan la necesidad de suscripción de una modificación contractual, a los siguientes supuestos:

"24.7 (...)

En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente las Partes expresamente convienen que el Concedente podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el Concesionario, siempre que ello sea necesario y esté debidamente sustentado, para:

- (i) *Que el Concesionario pueda obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido; o*
- (ii) *Esté relacionado con la naturaleza de la garantía que se otorgue al Acreedor Permitido, dentro de lo previsto en la Cláusula 21.1; o*
- (iii) *Para adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la vigencia de la Concesión o sus prórrogas y que las partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Cierre".*

[El subrayado es nuestro]

53. En ese sentido, dentro del marco legal y contractual antes expuesto, será evaluado el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.
54. Finalmente, debe señalarse que la opinión técnica emitida por OSITRAN y contenida en el presente Informe tiene carácter no vinculante, de conformidad con el numeral 171.2 del artículo 171° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, el cual establece que "Los dictámenes e informes se presumirán facultativos y no vinculantes, con las excepciones de ley", y lo expresamente señalado por el artículo 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.



IV. ANÁLISIS

55. Luego de revisar los documentos remitidos por el Concedente a través de los Oficios N° 2570-2017-MTC/25, N° 2794-2017-MTC/25 y N° 2853-2017-MTC/25, el Contrato de Concesión y el marco legal vigentes, así como las Bases de la Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del AIJCh (en adelante, las Bases); a continuación, se presenta nuestro análisis, el cual comprende dos aspectos:

- Análisis de admisibilidad de la solicitud; y,
- Análisis del proyecto de Adenda.

IV.1. Análisis de Admisibilidad

56. La cláusula 24.7 del Contrato de Concesión prevé que toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a OSITRAN con copia al Concedente, con el debido sustento técnico. El Concedente resolverá la solicitud contando con la opinión técnica de OSITRAN, así como de los Acreedores



Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente¹².

57. Adicionalmente, dicha cláusula del Contrato de Concesión dispone que la propuesta de modificación deberá respetar, en lo posible, la naturaleza y las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas.
58. Por su parte, conforme se advirtió líneas arriba, el artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1224 establece que "El Estado de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento".
59. En ese orden de ideas, corresponde evaluar el cumplimiento de los siguientes requisitos respecto de la solicitud de modificación del Contrato de Concesión:
 - Sustento legal, técnico y económico-financiero.
 - El Equilibrio Económico Financiero.
 - Las condiciones de competencia del proceso de promoción.

IV.1.1 Sustento legal, técnico y económico-financiero

60. Mediante los Oficios N° 2570-2017-MTC/25, N° 2794-2017-MTC/25 y N° 2853-2017-MTC/25, el Concedente solicitó por segunda vez la opinión previa del Regulador sobre el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, remitiendo –entre otros- un nuevo texto de adenda y el Informe N° 505-2017-MTC/25, con el que lo sustenta.



61. A través de dichos documentos, el Concedente en el marco del artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1224, evalúa el cumplimiento de los requisitos formales de la propuesta de adenda, en lo que respecta al equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia.



62. De otro lado, con relación al límite temporal para la suscripción de Adendas durante los tres (3) primeros años contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, previsto en el artículo 54 del Reglamento del DL 1224, dicha restricción no resulta aplicable en el presente caso, toda vez que el Contrato materia de análisis fue suscrito el 14 de febrero de 2001.

63. De igual modo, la propuesta cumple con los requisitos de admisibilidad establecidos en la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2006-CD-OSITRAN, según la cual, la solicitud debe contener, entre otros, la propuesta de redacción de la o las estipulaciones contractuales materia de modificación.

64. En consecuencia, atendiendo a que la solicitud de opinión presentada por el Concedente respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión cumple con los requisitos de admisibilidad señalados anteriormente, debe admitirse a trámite. Debe advertirse, sin embargo, que la verificación formal del cumplimiento de los requisitos de admisibilidad, no



¹² Con respecto a este último requisito se emitirá pronunciamiento al analizar la propuesta de modificación del numeral 1.1 del Contrato de Concesión.



representa conformidad alguna sobre el fondo del sustento técnico remitido. En tal sentido, la evaluación técnica del contenido de la información, la suficiencia y pertinencia de la misma, así como la evaluación de la propuesta de adenda remitida, serán desarrolladas en las secciones siguientes, sin perjuicio del análisis que corresponda realizar al MEF, en el marco de sus competencias.

IV.1.2 La naturaleza del proyecto y las condiciones técnicas y contractualmente convenidas

65. Mediante el Informe N° 505-2017-MTC/25, el Concedente afirma que la Adenda propuesta no afecta ninguno de dichos parámetros en atención a lo siguiente:

"b) De la naturaleza de la Concesión

5.9 La cláusula 2.1 del Contrato de Concesión establece que la naturaleza jurídica del mismo es la siguiente:

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

5.10 En efecto, mediante las presentes modificaciones no se intenta modificar las condiciones, naturaleza, características o el objeto del Contrato de Concesión, pues las modificatorias atienden a aspectos distintos al de la naturaleza del contrato, ya que esta continúa siendo autofinanciada, viabilizando aspectos necesarios para la mejor ejecución del Contrato de Concesión en su fase de ampliación.

5.11 La naturaleza de la concesión también forma parte del proyecto de Adenda N° 7 como una declaración de las partes, con lo cual el Concedente y el Concesionario declaran que las modificaciones realizadas producto de la Adenda respetan la naturaleza de la concesión.

c) De las Condiciones Técnicas y Económicas Contractualmente Convenidas

5.12 Resulta pertinente señalar que la Cláusula 26.1 del Contrato de Concesión establece que las partes reconocen que el entorno legal-económico-financiero y las condiciones de contratación constituyen un todo armónico y orgánico que hace posible que el Concesionario y el Concedente puedan alcanzar los objetivos por los que suscribieron el presente Contrato.

5.13 En ese sentido, las modificaciones planteadas sólo pretenden adecuar aspectos necesarios para iniciar la ampliación del Aeropuerto y brindar las garantías y seguridades al Concesionario para que realice el objeto del Contrato de Concesión, en beneficio de los usuarios y del mejoramiento de la calidad de los servicios brindado [Sic.] en el Aeropuerto.

5.14 Por consiguiente, las condiciones técnicas y económicas establecidas en el Contrato de Concesión no se verán alteradas por la suscripción de la presente Adenda.

5.15 Estas condiciones también forman parte del Proyecto de Adenda N° 7 como una declaración de las partes, con lo cual el Concedente y el Concesionario declaran que las modificaciones realizadas producto de la Adenda sigue manteniendo las condiciones técnicas y económicas contractuales convenidas".

66. De lo expuesto por el Concedente, se advierte que, a su criterio, las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda no afectan la naturaleza del proyecto, toda vez que esta mantiene su condición de autofinanciada; asimismo, alega que no afecta las condiciones técnicas y económicas establecidas en el Contrato de Concesión debido a que el proyecto de adenda tiene por finalidad iniciar la ampliación del Aeropuerto y brindar las garantías y seguridades al Concesionario para que realice el objeto del Contrato de Concesión. De esta manera, puede concluirse que se ha cumplido con el requisito formal en este extremo.

IV.1.3 El equilibrio económico – financiero

67. Mediante el Informe N° 505-2017-MTC/25, el Concedente afirma que la Adenda propuesta no afecta el Equilibrio Económico Financiero, sustentando su posición en el siguiente texto:

"5.17 El equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión implica que existe una equivalencia entre los derechos y obligaciones del Concedente y del Concesionario. Tanto el marco legal como el contractual establecen que cualquier modificación del Contrato debe mantener el Equilibrio Económico Financiero de la Concesión. Esto significa, por ejemplo, que no se deberían incrementar los derechos conservando las mismas obligaciones o que se mantengan los mismos derechos reduciendo las obligaciones."

5.18. En ese sentido, los términos del presente acuerdo se lleven a cabo en condiciones de equidad para las partes.

5.19. Asimismo, el proyecto de Adenda N° 7 contempla una declaración de las partes, con lo cual el Concedente y el Concesionario declaran que las modificaciones realizadas producto de la Adenda mantienen el equilibrio económico – financiero de las prestaciones a cargo de las partes."

68. Al igual que en los acápites precedentes, el Concedente manifiesta que las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda respetan el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las Partes, toda vez que asegura que los términos del proyecto de Adenda han sido acordados en condiciones de equidad para las Partes. De esta manera, puede concluirse que se ha cumplido con el requisito formal en este extremo. No obstante, tal como se ha indicado, la verificación formal del mismo no representa conformidad alguna sobre el fondo del sustento remitido, lo cual se verificará en las siguientes secciones, sin perjuicio de la evaluación que le corresponda realizar al MEF, en el marco de sus competencias.

IV.1.4 Las condiciones de competencia del proceso de promoción

69. Sobre este requisito, a través del Informe N° 505-2017-MTC/25, el Concedente señala lo siguiente:

"(...)

5.21 Las condiciones originales del Contrato de Concesión para la ejecución de Mejoras a ser realizadas por el Concesionario tenían como principal supuesto el cumplimiento del Estado en la entrega de áreas de terreno bajo determinado plazo y condiciones. Sin embargo, por circunstancias ajenas a la voluntad de las partes –que no pudieron preverse a la suscripción del Contrato, como la dificultad para culminar la liberación de terrenos en los plazos-, no ha sido posible la entrega de áreas de terreno en el plazo inicialmente previsto, que permita el inicio de la ejecución de las Mejoras del aeropuerto, por lo que surge la necesidad de realizar modificaciones

contractuales de manera integral que mantenga no solo el equilibrio del contrato, sino también las condiciones originales de las Partes.

(...)

5.23 Al respecto, debe indicarse que la mayor retribución al Estado, como un porcentaje sobre los ingresos brutos—definición contenida en el referido contrato de concesión—, constituyó el factor de competencia del proceso de promoción del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda N° 7 no cambian, ni alteran el porcentaje con el que el concesionario se adjudicó ganador de la concesión a través de su oferta económica, pues la obligación del Concesionario de retribuir al Estado un mismo porcentaje (46,511%), aplicado a la base de los ingresos brutos como pago al Estado, se mantiene durante toda la vigencia de la concesión.

5.24 Debe resaltarse que las contraprestaciones referidas a los encargos por la remoción, reubicación u otras de preexistencias, así como el reconocimiento de los mayores costos, de ser el caso, u otros por la presencia de las interferencias, son pagados al Concesionario con cargo a los recursos obtenidos de la Retribución al Estado. Estos Pagos no implican en ningún sentido un cambio en el porcentaje de Retribución, pues como se ha indicado dicho porcentaje seguirá siendo el mismo para el cálculo de la Retribución hasta el término de la Concesión. Debe considerarse que el tratamiento de las preexistencias e interferencias son responsabilidad del Concedente, quien con cargo a sus recursos debe afrontar las implicancias económicas de estas — independientemente si es el Concedente, un tercero o el Concesionario quien ejecute las acciones—. Además, estos pagos poseen las características de ser esporádicos, eventuales o se encuentran sujetas a determinadas condiciones.

5.25 Como puede apreciarse, la modificación o renegociación del Contrato de Concesión al no cambiar o alterar el porcentaje no pone en desventaja a los demás postores, por lo que se mantienen las condiciones de competencia del proceso de promoción.”

70. Según se argumenta en el referido Informe, las condiciones originales del Contrato de Concesión para la ejecución de las mejoras a ser realizadas por el Concesionario tenían como principal sustento que el Estado cumpla con realizar la entrega de áreas de terreno en determinado plazo y bajo ciertas condiciones; sin embargo, dada la dificultad para culminar la liberación de terrenos en los plazos previstos en el Contrato de Concesión, no se ha podido dar inicio a la ejecución de las mejoras del aeropuerto. Es por ello que, a criterio del MTC, surge la necesidad de realizar modificaciones contractuales de manera integral, que mantengan no solo el equilibrio del contrato, sino también las condiciones originales de las partes.

71. Sobre el particular, es importante resaltar que de conformidad con el artículo 4 del DL 1224⁴³, en todas las fases vinculadas al desarrollo de los proyectos regulados bajo dicha norma, es decir, tanto en el diseño como durante la ejecución, se debe aplicar el Principio de Competencia, el cual dispone que los procesos de promoción de la inversión privada promueven la búsqueda de competencia, igualdad de trato entre los postores y evitan conductas anticompetitivas o colusorias. Adicionalmente, el numeral 2.1 del artículo 2 del

⁴³ "Artículo 4.- Principios

En todas las fases vinculadas al desarrollo de los proyectos regulados en el presente Decreto Legislativo se aplican los siguientes principios:

a) Competencia

Los procesos de promoción de la inversión privada promueven la búsqueda de competencia, igualdad de trato entre los postores y evitan conductas anticompetitivas o colusorias.

(...)"

DL 1224, establece que para el caso de las Asociaciones Público Privadas resultan aplicables los principios de **valor por dinero** y **adecuada distribución de riesgos**.¹⁴

72. En la misma línea, el artículo 22 de dicha norma dispone que si bien el Estado, de común acuerdo con el inversionista, se encuentra habilitado a modificar el Contrato de Asociación Público Privada, debe mantener –entre otros- las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento. Al respecto, los numerales 2.4 y 2.5 del artículo 2 del Reglamento del DL 1224¹⁵ disponen que el principio de valor por dinero tiene como objeto la búsqueda de la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, teniendo en cuenta una adecuada distribución de riesgos en todas las fases del proyecto de Asociación Público Privada.
73. La generación de valor por dinero en las fases de desarrollo de las Asociaciones Público Privadas es responsabilidad del Ministerio y puede darse de manera no limitativa al momento de asegurar las condiciones de competencia, a través de un proceso de promoción transparente, garantizando la igualdad de condiciones entre todos los participantes; situación que debe mantenerse en los procesos de renegociación de contratos de Asociación Público Privada, siendo el Concedente el responsable de garantizar el valor por dinero establecido en el contrato original, conforme lo establece el Reglamento del DL 1224.
74. Cabe indicar que si bien el Anexo de Definiciones del mencionado Reglamento dispone que el *"Factor de Competencia es la variable o conjunto de variables por las cuales se comparan las ofertas económicas presentadas por los postores en la etapa de concurso y que permite determinar al adjudicatario del Proyecto"*, tanto el DL 1224 como su Reglamento establecen que las modificaciones a los contratos que propongan las Partes deben respetar las condiciones de competencia del proceso de promoción, vale decir, no solo abarca el factor de competencia sino todos aquellos parámetros (requisitos técnicos y financieros solicitados, compromiso de riesgo de financiamiento asumido, entre otros) que fueron tomados en consideración para que los interesados pudieran competir en el proceso de adjudicación de la concesión.
75. De acuerdo con lo expuesto, si bien el Concedente cumple con manifestar que las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda no desvirtúan las condiciones de competencia mediante las cuales se adjudicó el proyecto, con lo cual se tiene por cumplido con el requisito formal en este extremo, en los siguientes acápite del presente Informe, se

¹⁴ "Artículo 2.- Principios

2.1. Los principios señalados en el artículo 4 de la Ley se aplican a todas las fases del desarrollo de los proyectos en Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. De manera adicional, para el caso de las Asociaciones Público Privadas resultan aplicables los principios de valor por dinero y de adecuada distribución de riesgos, conforme a lo señalado en el numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley".

¹⁵ "2.4. El principio de valor por dinero tiene como objeto la búsqueda de la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, teniendo en cuenta una adecuada distribución de riesgos en todas las fases del proyecto de Asociación Público Privada. La generación de valor por dinero en las fases de desarrollo de las Asociaciones Público Privadas es responsabilidad del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local y puede darse de manera no limitativa al momento de: (...)

d. Asegurar las condiciones de competencia, a través de un proceso de promoción transparente, garantizando la igualdad de condiciones entre todos los participantes.

2.5. En los procesos de renegociación de contratos de Asociación Público Privada, el Ministerio, Gobierno Regional y/o Gobierno Local es responsable de garantizar el valor por dinero establecido en el contrato original, conforme lo establece el presente Reglamento".

efectuará el análisis de fondo en el marco de las competencias de OSITRAN, a efectos de verificar que en el proyecto de Adenda N° 7 se mantenga la igualdad en las condiciones de competencia a las que se sometieron los participantes durante la adjudicación del proyecto, de conformidad con la normativa vigente.

IV.2. Análisis del proyecto de Adenda

76. El marco legal aplicable exige que la modificación del Contrato de Concesión mantenga el equilibrio económico-financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto. En tal sentido, el análisis de las modificaciones propuestas se realizará observando, entre otros, dichos parámetros.

IV.2.1. Primera Cuestión previa: Asignación de riesgos

77. La identificación, evaluación y asignación de los riesgos son elementos claves en el diseño de un contrato de Asociación Público Privada (APP). En particular, la asignación de riesgos tiene un importante impacto en el costo de capital y el financiamiento de la concesión, dado que en el diseño del proyecto se busca establecer el equilibrio financiero de la concesión bajo una determinada asignación de riesgos. Así, una eventual modificación o reasignación de los riesgos establecidos en el Contrato de Concesión podría provocar una alteración del equilibrio económico de la concesión.
78. Lo anterior es reconocido por el DL 1224 a través de su numeral 11.2, el cual establece que en los contratos de APP debe existir una adecuada distribución de riesgos entre las partes, de manera que éstos sean asignados a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto. En esa misma línea, el numeral 2.1 de su Reglamento establece como principios exclusivos de las APP los siguientes: i) adecuada distribución de riesgos, y ii) valor por dinero¹⁶. Con relación a este último, el numeral 2.5 de dicho cuerpo normativo dispone que en los procesos de renegociación de contratos de APP—es decir, en el proceso de modificaciones contractuales, como en el presente caso— el Concedente es responsable de garantizar el valor por dinero establecido en el contrato original de APP, con lo cual cualquier modificación contractual debería como mínimo mantener el valor por dinero con el cual se dio inicio al proyecto.
79. Asimismo, conforme a los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de Contratos de Concesión, que rigen el actuar de OSITRAN, los principios generales aplicables al análisis de procedencia y opinión técnica para las modificaciones y reconversiones de contratos, son los siguientes:

- Equilibrio

¹⁶ Al respecto, el numeral 2.4 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 ha identificado de manera enunciativa cuatro momentos en los que—dependiendo de la decisión adoptada por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local responsable del proyecto— se genera valor por dinero para un proyecto APP: a) al momento de la priorización de proyecto, escogiendo aquellos que generen mayor valor para la sociedad en su conjunto considerando el manejo eficiente de los recursos, b) al momento de seleccionar la modalidad de ejecución más adecuada para llevar a cabo el proyecto (contrato de obra pública, por APP o por otro mecanismo previsto en la ley), teniendo en cuenta la aplicación de los criterios de elegibilidad c) al momento de la identificación y distribución de los riesgos a la parte con mayores capacidades para administrarlos, y d) al momento de establecer las reglas para el proceso de promoción de la inversión privada, asegurando condiciones de competencia que garanticen la igualdad de condiciones entre todos los postores.

- No discriminación
- Beneficio – Costo
- Transparencia
- Bienestar de los Usuarios¹⁷

80. En esa línea de razonamiento, el análisis de las modificaciones contenidas en el proyecto de Adenda, se realizará verificando que las mismas no alteren la asignación de riesgos establecida en el Contrato de Concesión; y, en caso que alguna de las modificaciones propuestas no acompañe el debido sustento, se observará dicha circunstancia.

IV.2.2. Segunda Cuestión Previa: Sobre la responsabilidad de determinar el contenido de las modificaciones contractuales

81. Al respecto, conforme al numeral 22.3 del artículo 22 del DL 1224, y el artículo 57.1 de su Reglamento¹⁸, el MTC es la entidad del Estado responsable de determinar, evaluar y sustentar las modificaciones contractuales respecto a las cuales solicitará formalmente la opinión institucional de este Organismo Regulador. En ese sentido, el MTC como contraparte de la empresa concesionaria, y representante del Estado en la relación contractual concesional, es el titular del procedimiento administrativo de renegociación de un Contrato de Concesión.

82. En ese marco, el MTC requiere de las opiniones técnicas de otras entidades del Estado, para efectos de decidir qué aspectos de esas opiniones hace suyos y cuáles no, al definir el texto final del proyecto de Adenda. En consecuencia, debe quedar claro que no corresponde a OSITRAN decidir qué aspectos deben ser incorporados en una adenda, lo cual es competencia exclusiva del Concedente para lo cual puede considerar la opinión técnica que al respecto emita este Organismo. En otras palabras, de acuerdo a la normativa citada, este Organismo no tiene la responsabilidad de determinar el contenido de las modificaciones contractuales.

IV.2.3. Condiciones de competencia del proceso de promoción

83. A efectos de conocer cuáles fueron las condiciones de competencia del proceso de promoción de la Concesión del AIJCh, es preciso remitirnos a las definiciones de Oferta Económica, Porcentaje y Retribución, contenidas en el numeral 1.2 de las Bases, así como al Formulario N° 10 (Anexo N° 3 de las mismas):

"1.2 Definiciones

(...)

En estas Bases Consolidadas los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican:

¹⁷ "5.5. Bienestar de los usuarios

Las modificaciones de contratos no podrán disminuir el nivel de bienestar de los usuarios (precios, calidad, riesgos y oportunidad), ni afectar el bienestar de terceros."

¹⁸ "Artículo 57.- Opiniones previas

57.1 En base a la información proporcionada en el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determina y sustenta las modificaciones contractuales y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia."

- **Oferta Económica:** Es el Porcentaje que ofrece el Postor Calificado, que se presentará según lo indicado en el Formulario N° 10 (Anexo N° 3)."
- **"Porcentaje:** Es el porcentaje ofrecido por un Postor Calificado en su Carta de Presentación de la Oferta Económica y que será considerado para calcular la Retribución."
- **"Retribución:** significará el monto a ser pagado trimestralmente, de acuerdo al año calendario al Concedente a través de OSITRAN, por el Concesionario, y que será la cantidad mayor de las siguientes: (a) el resultado de aplicar el Porcentaje a los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente, o (b) US\$3'000,000.00 (tres millones de Dólares) por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión (...)"

84. Conforme se advierte, el numeral 1.2 de las Bases define a la Oferta Económica indicando explícitamente que, es el Porcentaje que ofrece el Postor Calificado que se presentará según lo indicado en el Formulario N° 10 (Anexo N° 3). El referido formulario, el cual constituye la Carta de Presentación de la Oferta Económica, señala explícitamente en el segundo párrafo lo siguiente:

"El Porcentaje que ofrecemos para uso en el cálculo de la Retribución pagadera al Estado Peruano es ___% (_____ por ciento)*
(...)"

*Este porcentaje no podrá ser inferior al veinte (20%)."

85. Acorde con lo anterior, las Bases establecen que Porcentaje es el porcentaje ofrecido por un Postor Calificado en su Carta de Presentación de la Oferta Económica y que será considerado para calcular la Retribución, la cual es la cantidad mayor entre: (a) el resultado de aplicar el Porcentaje a los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente, o (b) unos montos fijos prestablecidos para cada año de la Concesión. En el presente caso, dichos montos han sido superados; por lo que resulta de aplicación la cantidad señalada en el literal (a), esto es, el **Porcentaje sobre los Ingresos Brutos**.

86. En ese orden, la Oferta Económica presentada por los Postores Calificados -incluyendo al Concesionario- fue un porcentaje a ser usado con la finalidad de calcular la Retribución a pagar al Estado, siendo que para dicho cálculo el Porcentaje ofrecido debía ser aplicado a los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente.

87. El numeral 1.2 de las Bases define los Ingresos Brutos conforme a los siguientes términos:

- **"Ingresos Brutos:** significará todo ingreso del Concesionario y las Filiales descontando el Impuesto General a las Ventas o el impuesto que lo sustituya, que afecta el valor agregado de sus operaciones de venta, prestación de servicios o contratos de construcción, percibido o devengado, lo que ocurra primero, sobre bases contables de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad aplicables en el Perú, por todas las fuentes de ingreso provenientes de cualquier actividad, operación, negocio, ventas y/o prestación de servicios realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, salvo y sujeto a lo dispuesto en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los recursos o desembolsos provenientes de mutuos u otras modalidades de crédito, depósitos y cobranzas por cuenta de terceros que reciba el Concesionario y/o las Filiales; (ii) los ingresos que reciban las Filiales por parte del Concesionario, por concepto de construcción y diseño arquitectónico que estén dedicadas de manera preponderante a las actividades de diseño y construcción; (iii)

únicamente los ingresos de la Filial del Concesionario que actúe como Operador Principal y que le sean pagados por el Concesionario exclusivamente con relación al Contrato de Operación; (iv) los ingresos de las Filiales del Concesionario que actúen como Operadores Secundarios y que hayan sido seleccionados mediante concurso público supervisado por OSITRAN, cualquiera que sea la fuente de pago, y (v) los montos destinados para CORPAC S.A. por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) internacional y por la tarifa de aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, en ningún caso incluirá las moras y penalidades establecidas en la Cláusula 4.4. del Contrato de Concesión. En el caso del inciso (iv), los ingresos devengados o percibidos a favor del Concesionario serán computados dentro de los Ingresos Brutos a efectos de calcular el monto de la Retribución.

OSITRAN podrá revisar y objetar los ingresos consignados por el Concesionario para el cómputo de los Ingresos Brutos.

El procedimiento para la impugnación, a estas objeciones por parte del Concesionario, se encuentra establecido en el punto 1.26 del Contrato de Concesión.

Todos los ingresos por prestación de servicios o venta de bienes o cualquier otra actividad, negocio u operación realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo deberán ser facturados en el Perú.

Los Ingresos Brutos deberán contabilizarse en Dólares al Tipo de Cambio de la fecha de su registro contable.

Ningún ingreso podrá ser considerado Ingreso Bruto más de una vez."

88. Tal como se advierte, las Bases regularon el significado de Ingresos Brutos, así como aquellos conceptos que no están incluidos dentro de tales Ingresos. En concordancia con ello, conforme quedó anotado en los párrafos precedentes, los Postores Calificados presentaron su Oferta Económica (esto es, el Porcentaje ofrecido) teniendo en consideración que éste sería aplicado sobre los Ingresos Brutos definidos en las propias Bases para calcular el monto de la Retribución que, de adjudicarse la Concesión, le pagarían al Estado Peruano.
89. De acuerdo a lo señalado en la página 129 del Informe Final – Libro Blanco de la entrega en Concesión del AIJCh, la Buena Pro fue adjudicada al Postor que presentó la Mejor Oferta Económica, esto es, el Porcentaje más alto sobre los Ingresos Brutos para efectos del cálculo de la Retribución.
90. Los Postores que presentaron Oferta Técnica y Oferta Económica fueron cuatro (4):
- AENA/Dragados/U. Fenosa/Cesel;
 - Frankfurt/Bechtel/Cosapi;
 - Vancouver/Skanska/ABB/JCC; y,
 - Vienna/FCC/Sacyr/CILPSA
91. Luego de evaluar las propuestas, la Comisión de Promoción de la Inversión Privada – COPRI (actualmente, PROINVERSIÓN) dio como Postor ganador al Consorcio Frankfurt – Bechtel – Cosapi, integrado por las empresas Flughafen Frankfurt Main AG, Bechtel Enterprises Ltd. y Cosapi S.A. quien presentó en su Oferta Económica una Retribución de 46,511% de los Ingresos Brutos que pagará al Estado durante la vigencia de la Concesión.

92. Así, en concordancia con lo señalado en el acápite IV.1.3 del Análisis de Admisibilidad¹⁹, de conformidad con la normativa vigente y de acuerdo con el marco de las competencias de OSITRAN, a continuación, se analizarán las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda N° 7, remitido por el Concedente.

IV.2.4. Análisis de las modificaciones contractuales propuestas

93. De la lectura de la Cláusula Segunda del proyecto de Adenda remitido por el Concedente, se advierte que ésta mantiene el mismo objeto del proyecto de Adenda sobre el cual este Organismo Regulador emitió opinión²⁰; esto es, establecer soluciones para remediar las diversas circunstancias que ponen en riesgo la continuidad de la Concesión; en particular, el desarrollo y ejecución del proyecto de ampliación del AIJCh, como parte de las Mejoras propuestas por el Concesionario; así como buscar iniciar las obras para dicha ampliación dando cumplimiento a la obligación del Estado Peruano de entregar las áreas de terreno necesarias conforme al Anexo 11 del Contrato de Concesión, adecuando cronogramas para la liberación de interferencias remanentes y preexistencias identificadas en dichos terrenos a la fecha de entrega por parte del Concedente.

94. Para tal efecto, el proyecto de Adenda remitido plantea modificar el Contrato de Concesión en los siguientes extremos:

- a) Modificación del numeral 1.1 (definición de Acreedores Permitidos);
- b) Modificación del numeral 1.26 (definición de Ingresos Brutos);
- c) Modificación del numeral 1.60 (definición de Valor Contable de las Mejoras);
- d) Modificación del numeral 3.1 (Vigencia de la Concesión);
- e) Modificación del numeral 3.2 (Prórroga de la vigencia de la Concesión);
- f) Modificación del numeral 5.6.2.1 (Mejoras Obligatorias);
- g) Modificación de los numerales 5.7 y 5.7.1 (Ejecución de las Mejoras);
- h) Modificación del numeral 5.23 (Ampliación del Aeropuerto);
- i) Modificación del literal c) del numeral 15.5 (Terminación de la Concesión);
- j) Modificación del numeral 18.1 (Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental);
- k) Modificación del numeral 24.7 (Modificaciones);
- l) Inclusión del numeral 24.14 (Contratos con Terceros);
- m) Modificación del numeral 5 de las Condiciones Generales del Anexo 5
- n) Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5 (Política sobre Tarifas);
- o) Modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 del Anexo 5;
- p) Modificación del Anexo 10 (Entidades del Estado Peruano que realizan funciones en el Aeropuerto);
- q) Modificación del numeral 1 del Anexo 11 (Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto);

¹⁹ En particular, "(...) que si bien el Anexo de Definiciones del mencionado Reglamento dispone que el "Factor de Competencia es la variable o conjunto de variables por las cuales se comparan las ofertas económicas presentadas por los postores en la etapa de concurso y que permite determinar al adjudicatario del Proyecto", tanto el DL 1224 como su Reglamento establecen que las modificaciones a los contratos que propongan las Partes deben respetar las condiciones de competencia del proceso de promoción, vale decir, no sólo abarca el factor de competencia sino todos aquellos parámetros (requisitos técnicos y financieros solicitados, compromiso de riesgo de financiamiento asumido, entre otros) que fueron tomados en consideración para que los interesados pudieran competir en el proceso de adjudicación de la concesión."

²⁰ Mediante el Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN, que aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.

- r) Modificación del numeral 2 del Anexo 11 (Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto);
- s) Modificación del numeral 4 del Anexo 11 (Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto);
- t) Inclusión del numeral 5 al Anexo 11 (Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto);
- u) Modificación del Apéndice 1 del Anexo 11 (Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto);
- v) Modificación del numeral 1.1 del Anexo 14 (Requisitos Técnicos Mínimos)
- w) Modificación del Anexo 14 (del numeral 1.2 al 4); y,
- x) Eliminación del Anexo 19 (Criterios para la implementación del desarrollo de la infraestructura aeroportuaria).

95. Adicionalmente, a través de la Cláusula Cuarta del proyecto de Adenda, las Partes efectúan declaraciones, mediante la Cláusula Quinta las Partes asumen determinados compromisos y mediante la Cláusula Octava efectúan una última declaración; por lo que todas estas serán analizadas en los siguientes acápites, debido a que forman parte integrante del proyecto de Adenda remitido por el MTC²¹.

96. En el Anexo 1 del presente Informe se incluye una matriz con cada una de las disposiciones contractuales que se plantea modificar, comparando lo establecido en el Contrato de Concesión vigente con el texto propuesto en el proyecto de Adenda remitido por el Concedente a través del Oficio N° 5023-2016-MTC/25 y con el último texto propuesto en el proyecto de Adenda remitido por el Concedente mediante el Oficio N° 2570-2017-MTC/25.

97. A partir de dicha comparación, a continuación, se analizarán los extremos de la Adenda señalados, los cuales han sido organizados en cuatro (4) grandes bloques:

- A. Modificaciones cuyo texto se mantiene invariable respecto de aquel sobre el cual el Regulador emitió opinión favorable;
- B. Modificaciones que fueron observadas en la opinión técnica emitida por el Regulador;
- C. Modificaciones sobre las cuales el Regulador no emitió opinión; y,
- D. Otros extremos del proyecto de Adenda cuyo texto ha variado.

98. Asimismo, se analizarán los compromisos y declaraciones asumidos por las Partes a través de las Cláusulas Cuarta, Quinta y Octava del proyecto de Adenda.

A. **Modificaciones cuyo texto se mantiene invariable respecto de aquel sobre el cual el Regulador emitió opinión favorable**

99. Los extremos de la Adenda que se señalan a continuación contaron con la opinión técnica favorable de este Organismo Regulador, emitida a través del Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN que aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN:

- Modificar el literal c) del numeral 15.5 (Terminación de la Concesión).
- Modificar el numeral 24.7 (Modificaciones)

²¹ Cabe indicar que la cláusula sexta establece las reglas de interpretación y la cláusula séptima, contiene disposiciones finales de tramitación.

- Incluir el numeral 24.14 (Contratos con Terceros)
- Modificar el numeral 5 de las Condiciones Generales del Anexo 5 (Política sobre Tarifas)
- Modificar el Anexo 10
- Modificar el numeral 2 del Anexo 11
- Modificar el numeral 4 del Anexo 11
- Modificar el numeral 1.1 del Anexo 14
- Eliminar el Anexo 19

100. Asimismo, se ha verificado que el contenido de cada uno de los extremos de la adenda que se señalan en el párrafo precedente, se mantiene invariable en la nueva versión de adenda remitida por el Concedente a través del Oficio N° 2570-2017-MTC/25. Por tanto, se mantiene también la opinión favorable en dichos extremos, sobre la base de los argumentos expuestos por el Regulador en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.

B. Modificaciones que fueron observadas en la opinión técnica emitida por el Regulador

101. En la opinión técnica emitida por este Organismo Regulador, a través del Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN que aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, se formularon observaciones y recomendaciones en los siguientes extremos del proyecto de Adenda:

- Modificar el numeral 1.1. (definición de Acreedores Permitidos)
- Modificar el numeral 1.26 (definición de Ingresos Brutos)
- Modificar el numeral 1.60 (definición de Valor Contable de las Mejoras)
- Modificar el numeral 5.6.2.1 (Mejoras Obligatorias)
- Modificar el numeral 5.23 (De la ampliación del Aeropuerto)
- Modificar el numeral 18.1 (Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental)
- Modificar el numeral 2.1 del Anexo 5 (Política sobre Tarifas)
- Modificar el Apéndice 2 e incorporar el Apéndice 5 en el Anexo 5
- Modificar el Anexo 14 (del numeral 1.2 al 4):
 - Modificar el numeral 1.19: Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves
 - Modificar el numeral 1.20: Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas)
 - Eliminar el numeral 1.22.2.C: Requisito Técnico Mínimo sobre las dimensiones de las veredas frontales del Edificio del Terminal.
 - Omisión del numeral 1.30
 - Eliminar el numeral 1.31
 - Eliminar el numeral 3.3
 - Modificar el numeral 3.4

102. A continuación, se analiza el texto del último proyecto de Adenda remitido por el Concedente con respecto a cada uno de los extremos señalados, que contaron con observaciones por parte del Regulador.

B.1. Modificación del numeral 1.1 (definición de Acreedores Permitidos)

103. En primer lugar, debemos indicar que, de conformidad con la cláusula 24.7 del Contrato de Concesión, a fin de suscribir la adenda propuesta, el Concedente debe contar previamente con la opinión de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado por el Concedente. Ello fue advertido por

este Organismo Regulador en el numeral 100 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, en el que se señaló que el Concedente deberá verificar que se cumpla con dicha condición antes de la suscripción de la adenda.

104. Con relación a ello, cabe indicar que el Concedente no se ha pronunciado sobre este aspecto, ni ha remitido documentación que permita verificar que se ha cumplido con la condición antes señalada o que la misma no resulte aplicable al presente caso. Siendo así, debemos reiterar que este Organismo Regulador ha cumplido con advertir oportunamente que dicha condición debe ser cumplida, pese a que es responsabilidad del Concedente contar con la opinión de los referidos Acreedores Permitidos antes de la firma de la presente propuesta de adenda, en tanto así lo establece expresamente el Contrato de Concesión vigente.
105. Ahora bien, el análisis de las modificaciones de los literales (iii), (iv), (vii) y (viii) del numeral 1.1. del Contrato de Concesión se encuentra desarrollado en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, en el que se emitió opinión favorable, la misma que se mantiene debido a que la redacción de los referidos literales no ha variado en el proyecto de Adenda materia de análisis.
106. Con relación a la modificación del literal (vi) del numeral 1.1, en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN se emitió opinión desfavorable, en atención a lo siguiente:

"97. Al respecto, si bien por razones de mercado la alternativa más eficiente de financiamiento para el Concesionario podría ser una multilateral que sea acreedor permitido, no puede perderse de vista que, en su condición de accionista, la multilateral podría tener capacidad de influir en la toma de decisiones de la concesionaria, lo cual le daría ventaja frente a los otros acreedores permitidos que no son accionistas, pudiendo ello crear un conflicto de intereses.

(...)

99. (...) de acuerdo con las cláusulas 1.15 y 21.1 del Contrato de Concesión, el Concedente es el encargado de autorizar la constitución de garantías y de aprobar el Endeudamiento Garantizado Permitido, por lo que se recomienda que éste verifique si la modificación propuesta no colisiona con las garantías y condiciones de financiamiento aprobadas a favor de los actuales acreedores permitidos.

100. Finalmente, debe advertirse que de acuerdo con la vigente cláusula 24.7 del Contrato de Concesión, toda modificación contractual requiere la opinión de los acreedores permitidos en tanto se mantenga un Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado por el Concedente. En tal sentido, el Concedente deberá verificar que se cumpla con tal condición, para la aprobación de la adenda materia de análisis. Siendo así, se emite opinión desfavorable al respecto."

107. Cabe indicar que el MTC ha mantenido dicha propuesta de modificación, alegando la existencia de externalidades positivas que el Concesionario puede generar al tener como agente de financiamiento a un organismo multilateral. Al respecto, se advierte que la redacción del Contrato de Concesión vigente contempla la participación de Organismos Multilaterales como financiadores, siendo así, la observación formulada por OSITRAN no pone en duda la importancia de la participación de las multilaterales y su condición de Acreedor Permitido contemplados en el referido contrato, sino la situación particular que se originaría si a la vez un Organismo Multilateral es accionista del Concesionario y tiene igual derecho de cobro que los demás Acreedores Permitidos.



108. Sobre ello debemos indicar que el literal (vi) vigente de la definición de Acreedor Permitido establece claramente que "los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos por ellos otorgados quedan subordinados en el pago respecto de los créditos de los demás Acreedores Permitidos". En el caso particular de LAP, uno de sus accionistas es un organismo multilateral, la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés), la cual tiene una participación que no llega a superar el 20% de la sociedad. Con relación a dicha situación y a la posibilidad de un conflicto de interés entre la IFC y otros Acreedores Permitidos, el MTC en la página 21 de su Informe N° 505-2017-MTC/25, mediante notas a pie de página, ha señalado lo siguiente:

"¹² Sobre este punto es importante señalar que la participación del IFC en LAP es minoritaria, no llegando a superar el 20% de la sociedad, por lo tanto, no ejerce control de la sociedad ni está en condiciones de "influir" sobre las decisiones de la empresa en perjuicio de los Acreedores Permitidos.

¹³ Sin perjuicio de lo mencionado, debemos resaltar que dicha "influencia" que menciona OSITRAN no resulta posible toda vez que de acuerdo a la Sección 3 del Numeral 4 del Convenio Constitutivo del IFC, esta institución está impedida de ejercer control administrativo en las empresas en las que invierte."

109. Teniendo en cuenta ello, se advierte que, si bien el Concedente ha presentado argumentos que sustentarían la modificación de la cláusula, éste no ha efectuado un análisis de la afectación que pudieran tener los Acreedores Permitidos actuales en el marco de los contratos de financiamiento vigentes que tiene LAP y las garantías otorgadas en éstos.²² Esto es un aspecto de suma importancia, más aún si con la modificación propuesta se está cambiando el esquema de prelación de pagos. En efecto, con el Contrato vigente los Acreedores Permitidos vinculados al Concesionario (sean o no multilaterales) cobran en segundo orden de prelación; no obstante, con la propuesta de modificación, un socio puede ser Acreedor Permitido y si éste además es una Multilateral de Crédito (como es el caso de IFC) puede llegar a cobrar hasta en primer orden.



110. En ese sentido, si bien este Organismo Regulador considera que podría ser viable la modificación propuesta, el Concedente debe verificar previamente que con la misma no se afecten los derechos y expectativas de cobro de los actuales Acreedores Permitidos, así como que no se desincentive la participación en el financiamiento del proyecto de Acreedores Permitidos distintos a los previstos en el literal vi).



111. Con relación a la incorporación del penúltimo párrafo de la definición de Acreedores Permitidos, referida a la posibilidad de que los representantes de los adquirientes de los valores mobiliarios puedan actuar como Acreedores Permitidos, este Organismo Regulador opinó que esto podría ser viable únicamente de forma temporal hasta que se efectúe la colocación financiera, conforme a los últimos contratos de concesión suscritos por el Estado.

112. Al respecto, el MTC ha remitido para opinión de este Regulador un proyecto de adenda que mantiene la redacción evaluada en su oportunidad, señalando lo siguiente:

²² Es necesario señalar que, a la fecha, de acuerdo a los estados financieros auditados del ejercicio 2016, la Sociedad Concesionaria mantiene una Deuda de Largo Plazo por USD 104 millones, constituida como un Endeudamiento Garantizado Permitido (EGP), producto de la emisión de Notas Globales de julio de 2007, las cuales vencerán en junio de 2022. La emisión de dichas Notas Globales se encuentra garantizada, entre otros, por una hipoteca de la Concesión y por los ingresos de la Concesión administrados a través del "Fideicomiso LAP".



- El Regulador en su opinión no ha tomado en cuenta los elementos propios del mercado de valores y las condiciones actuales del mercado financiero. Así, señala que, otorgar la calidad de Acreedor Permitido a los representantes de los obligacionistas es otorgar dicha calidad al conjunto de bonistas que financian al Concesionario, lo cual facilita la posibilidad del financiamiento. Además, indica el MTC que la institución financiera que ejerce el cargo de los representantes de obligaciones está sometida a la calificación de riesgo exigida en el Contrato y será el Concesionario quien velará por el cumplimiento de las normas anticorrupción y anti-lavado de dinero bajo los más altos estándares internacionales.
 - Con la propuesta del Regulador se le trasladaría al MTC la obligación de evaluar a todos los suscriptores de bonos o adquirientes de acciones, los mismos que podrían sobrepasar los cientos, lo cual dificultaría el financiamiento del proyecto.
 - No debe perderse de vista que es interés del Concedente el desarrollo exitoso del proyecto.
113. Sobre el particular, se debe indicar que la opinión emitida en su oportunidad sobre este extremo de la adenda se encontraba relacionada con el destino que se podría dar a las garantías de la concesión en un Endeudamiento Garantizado Permitido. En ese sentido, se advirtió que eventualmente podría darse el caso que las garantías respalden deudas de empresas que tienen como función la de ser intermediarias entre los verdaderos financiadores y el financiado (LAP).
114. Ahora bien, toda vez que el presente tema tiene que ver centralmente con la exposición de las garantías que aprueba el Estado, lo cual se relaciona a su vez con pasivos contingentes de éste, consideramos y recomendamos que, de conformidad con el artículo 57 numeral 57.2 del Reglamento de la Ley de APP, este asunto sea evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).²³
115. Para tales efectos, recomendamos que el MEF tome en consideración que en la cláusula 1.15, el Endeudamiento Garantizado Permitido está definido como toda deuda por concepto de dinero tomado en préstamo o por la emisión de valores entre Acreedores Permitidos o cualquier otra obligación u otra modalidad crediticia. En ese sentido, se debería evaluar cómo podría repercutir sobre el Estado el hecho de tener como Acreedor Permitido también al intermediario, y su derecho a beneficiarse sobre la hipoteca de la concesión y otras prerrogativas que el mismo contrato de concesión contempla para los Acreedores Permitidos que otorgan dinero en préstamo.
116. Asimismo, recomendamos que el MEF tome en cuenta que a la fecha diversos concesionarios han efectuado operaciones de financiamiento (a través del mercado de valores local o internacional), sin la necesidad de modificar la cláusula de Acreedores Permitidos a fin de que los intermediarios financieros reciban dicha calificación.²⁴

²³ 57.2 Contando con la opinión del organismo regulador, la entidad pública solicita la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento, las garantías, así como ante cambios en los parámetros económicos y financieros del contrato, y aquellos cambios que puedan generar modificaciones al equilibrio económico financiero del contrato de Asociación Público Privada o que puedan generar contingencias fiscales al Estado.

²⁴ Tales son los casos de NORVIAL, Línea 1 y Línea 2 del Metro de Lima, y el mismo LAP.

B.2. Modificación del numeral 1.26 (definición de Ingresos Brutos)

Con respecto a la modificación del inciso (i)

117. El Regulador emitió opinión favorable con respecto a la modificación del **inciso i)** de la definición de Ingresos Brutos, en lo que corresponde a "*ingresos financieros de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad*", "*intereses producto de instrumentos financieros*", "*ganancia en cambio*", y a "*descuentos obtenidos por pronto pago*", cuya redacción se mantiene en el proyecto de adenda bajo análisis. En consecuencia, se mantiene también la opinión favorable emitida.
118. Por el contrario, OSITRAN emitió opinión desfavorable con relación a la incorporación de los conceptos "**ganancia por instrumentos de cobertura**" y "**penalidades**", así como del término "**entre otros**", en el referido inciso i).
119. La opinión desfavorable respecto de la incorporación de los términos "**penalidades**" y "**ganancias por instrumentos de cobertura**" consignados en el inciso (i) de la definición de Ingresos Brutos se basó en el hecho que las Partes no emitieron el sustento correspondiente.
120. De la revisión del último proyecto de Adenda remitido, se advierte que el referido inciso ya no incluye el término "**penalidades**", con lo cual se da por levantada la observación.
121. A diferencia del caso anterior, en el texto actual del proyecto de Adenda se mantiene el término "**ganancias por instrumentos de cobertura**" entre los conceptos a excluir de la definición de Ingresos Brutos. Sobre el particular, el Concedente ha señalado que en la práctica este concepto no forma parte de la base de los Ingresos Brutos, pues no corresponde a ingresos comerciales provenientes del aprovechamiento de la infraestructura aeroportuaria.
122. Cabe indicar que los Instrumentos de Cobertura son instrumentos financieros derivados que tienen por finalidad "*limitar la exposición al riesgo de pérdidas ocasionadas por variaciones desfavorables (tasa de interés), fluctuaciones indeseadas (tasa de cambio), o variaciones adversas en los precios internacionales (commodities) que pueden afectar cualquier operación de financiamiento, inversión o comercio exterior*", cuyas ganancias se contabilizan en la cuenta de Ingresos Financieros (Sub-cuenta 771 – Ganancia por Instrumento Financiero Derivado), de acuerdo al Plan Contable General Empresarial.²⁵
123. De lo expuesto, se advierte que las Ganancias por Instrumentos de Cobertura forman parte de los Ingresos Financieros; por lo que, en la misma línea de análisis efectuada por el Regulador en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, al no derivarse del aprovechamiento económico de la infraestructura aeroportuaria ni de la prestación de servicios derivados de la explotación de la Concesión, se considera levantada la observación.
124. Finalmente, con respecto al término "**entre otros**", en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN se opinó que su incorporación dejaría abierta la posibilidad de excluir más conceptos de la definición de Ingresos Brutos, sin que previamente hayan sido analizados a

²⁵ FERRER QUEA, Alejandro (2015). "Instrumentos financieros derivados" en *Actualidad Empresarial* N° 329, segunda quincena de junio 2015.

efectos de determinar si corresponde o no su exclusión, pudiendo afectar el monto que el Concesionario debe pagar por concepto de Retribución al Estado.

125. De la revisión del proyecto de Adenda remitido por el Concedente, se verifica que se ha eliminado dicho término de acuerdo a lo señalado por el Regulador, motivo por el cual se considera levantada dicha observación; sin embargo, con el fin de salvaguardar el mismo objetivo, es decir, que todos los conceptos que se pretendan excluir de los Ingresos Brutos estén claramente definidos, se recomienda que también se elimine el término "por ejemplo" consignado en el inciso i) de la mencionada propuesta de modificación.

Con respecto a la modificación del inciso (vi)

126. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, este Organismo Regulador emitió opinión favorable sobre la exclusión en la definición de Ingresos Brutos de aquellos ingresos provenientes de las indemnizaciones por daño, así como por el cobro de "penalidades derivadas de contratos de diseño, procura, ingeniería, construcción y similares". Sin embargo, en el actual proyecto de adenda, las Partes han cambiado dicha frase por el término "penalidades derivadas de contratos suscritos con terceros", es decir, sin especificar el tipo o modalidad de contrato al cual se refiere.
127. Al respecto, se considera que dicha modificación no altera la opinión favorable emitida por el Regulador a través del Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, toda vez que en la misma se indicó que tales ingresos no están relacionados directamente con el aprovechamiento económico de la infraestructura aeroportuaria debido a que se generan de manera excepcional en los casos en que LAP se vea perjudicado de alguna manera por incumplimientos contractuales o daños por terceros a la infraestructura aeroportuaria.
128. En efecto, los importes recibidos por dicho concepto sirven para cubrir los gastos en que tenga que incurrir el Concesionario para reparar o sustituir un bien, o para reanudar la relación comercial en los contratos que celebre con terceros, motivo por el cual se mantiene la opinión favorable respecto a la exclusión de dicho término de los Ingresos Brutos.

Con respecto a la modificación del inciso (vii)

129. En el Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, OSITRAN emitió opinión desfavorable respecto a la exclusión de la base de Ingresos Brutos de los montos generados por "la cesión; arrendamiento o explotación de bienes adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión", y propuso un texto alternativo que guarde relación con el sustento remitido por el Concedente, esto es, la exclusión de los ingresos vinculados a los activos dados de baja al término de su vida útil, bajo el entendido que éstos ya habrían dejado de usarse en la prestación de los servicios aeroportuarios y habrían sido reemplazados por otros.
130. De la revisión del texto remitido en el último proyecto de Adenda, se advierte que la propuesta de OSITRAN fue aceptada por las Partes, motivo por el cual se consideraría subsanada dicha observación.
131. Sin perjuicio de lo anterior, considerando que, según el cálculo efectuado por el Concedente, la propuesta de modificación afectaría la base para el cálculo de la Retribución al Estado en aproximadamente 0,2%, corresponde al MEF, en el marco de sus competencias, emitir su pronunciamiento.

B.3. Modificación del numeral 1.6o (definición de Valor Contable de las Mejoras)

132. La modificación propuesta en el numeral 1.6o consiste en la eliminación de la referencia a la cláusula 24.3 (Supervisión de Obras) del Contrato de Concesión, con el fin que OSITRAN cuente con mayor flexibilidad y discrecionalidad para el ejercicio de la función supervisora respecto de las inversiones realizadas por los operadores secundarios, lo cual se realizará a través de los procedimientos establecidos por el Regulador.
133. En el Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, se emitió opinión favorable respecto de dicha modificación, sujeto a que se efectúe una precisión que deje claro que es obligación de LAP asumir los costos de dicha supervisión, tal como lo establece el Contrato de Concesión vigente. De la revisión del último proyecto de Adenda remitido, se advierte que se ha acogido el requerimiento del Regulador, toda vez que se propone la siguiente modificación del último párrafo de la referida definición:

"La ejecución y monto de las inversiones realizadas por Operadores Secundarios serán supervisadas por OSITRAN, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 24.3 del presente Contrato al procedimiento establecido y aprobado por el OSITRAN para estos efectos. El costo de la supervisión será asumido por el Concesionario en los términos establecidos en la cláusula 24.3 del presente Contrato."

134. Al haberse acogido lo requerido por el Regulador, se emite opinión favorable respecto de dicha modificación.

B.4. Modificación del numeral 5.6.2.1 (Mejoras Obligatorias)

135. A través de esta modificación, las Partes propusieron, entre otros, la reducción del plazo de ejecución de la segunda pista de aterrizaje, de cinco (5) a cuatro años (4) contados a partir de la liberación de las interferencias identificadas en el Anexo 11 del Contrato de Concesión (Túnel Gambetta y Gaseoducto operado por Calidda), debido a la saturación que presenta la pista de aterrizaje existente. Dicho aspecto contó con la opinión favorable de OSITRAN en el Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, debido a que los plazos propuestos para la construcción de la segunda pista son razonables, tal como se advierte del cronograma que fue presentado por el Concesionario. Así, considerando que el referido plazo de cuatro (4) años se mantiene en el último proyecto de Adenda remitido, la opinión favorable respecto de este extremo se mantiene a la fecha.

136. Asimismo, tanto en el proyecto de Adenda sobre el cual el Regulador emitió opinión como en el que es materia del presente análisis, se establece que, en caso el Concedente no cumpla con finalizar la liberación de las referidas interferencias en el plazo máximo establecido en la Adenda, el Concesionario tendrá el derecho de suspender el plazo para la construcción de la segunda pista de aterrizaje por un período equivalente al de la demora ocasionada por el Concedente. Con respecto a este extremo de la modificación del numeral 5.6.2.1, OSITRAN emitió opinión favorable.

137. Sin perjuicio de ello, cabe remarcar lo señalado en el Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, con respecto al estado de liberación de dichas interferencias:

"(i) Túnel Gambetta: Según lo reportado por el MTC mediante Informe N° 0844-2016-MTC/25, esta obra se estimó culminarla en diciembre del 2016, para luego efectivizarse las pruebas y

puesta en operación. Sin embargo, mediante Oficio N° 0116-2017-MTC/25, notificado a OSITRAN el 11 de enero de 2017, el MTC ha informado que, según las estimaciones de PROVÍAS, se prevé que dicha obra concluirá en marzo del 2017.

- (ii) **Gaseoducto operado por Calidda:** Mediante Oficio N° 3797-2016-MTC/25 del 26/09/2016, el MTC informa sobre el inicio de los trabajos de reubicación del ducto de gas natural, en el marco del Contrato de Constitución de Derecho de Servidumbre de Ocupación, Paso y Tránsito, suscrito entre MTC y Calidda. Teniendo una fecha tentativa de culminación de junio 2017."

138. Con relación a ello, de acuerdo al último proyecto de Adenda remitido, el plazo de liberación de interferencias ha sido postergado del 30 de junio de 2017²⁶ hasta el 1 de enero de 2018, debido a gestiones internas propias del Concedente, retrasando los plazos propuestos inicialmente por éste; situación que pone en evidencia el riesgo advertido por OSITRAN en el numeral 213 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, en el que se indicó lo siguiente:

"213. Sin perjuicio de lo expuesto, debe tenerse en consideración que, a la fecha, han transcurrido más de diez años desde la firma del Contrato de Concesión sin que el MTC haya podido cumplir con entregar los terrenos previstos en el Contrato, libres de interferencias, retrasando la ejecución de las inversiones de ampliación del AIJCH. En este contexto, se recomienda al MTC que evalúe la incorporación de incentivos o mecanismos a efectos que el levantamiento de las referidas interferencias se dé de manera oportuna, evitando así mayores dilaciones a las que se han producido en el cumplimiento de sus obligaciones, que a su vez generen posteriores retrasos en el inicio de construcción de la segunda pista, situación que impactaría directamente en los usuarios de la infraestructura que tendrían que esperar más para contar con la misma."

[El subrayado es nuestro]

139. Por lo tanto, sin perjuicio del análisis que se efectuará más adelante al comentar las modificaciones propuestas al numeral 5 del Anexo 11, se reitera la recomendación del Regulador en el presente Informe, referida a que el Concedente evalúe la incorporación de incentivos o mecanismos a efectos que el levantamiento de las interferencias se produzca de manera oportuna.

140. De otro lado, OSITRAN inicialmente emitió opinión desfavorable respecto del extremo de la modificación que le otorga el derecho al Concedente de declarar la caducidad de la Concesión recién luego de vencido el quinto año contado desde la liberación de las interferencias, vale decir, un año después de culminado el plazo que tiene el Concesionario para ejecutar la segunda pista de aterrizaje. Al respecto, el Regulador señaló lo siguiente:

"218. (...) el MTC se ha limitado a indicar que ello se fundamenta en que el Concesionario está asumiendo un riesgo más elevado, al reducir el plazo de construcción de la segunda pista de aterrizaje, requiriéndose que el Contrato mantenga su equilibrio.

219. (...), dicha modificación no es consistente con la necesidad de que construya la segunda pista de aterrizaje en el corto plazo, debido al nivel de saturación de la pista de aterrizaje actual, tal como ha sido alegado por el MTC a efectos de justificar la reducción del plazo de ejecución de dicha inversión, de 5 a 4 años, en el Informe N° 1315-2016-MTC/25 (numeral 6.38 y 6.39). En ese sentido, si lo que el Estado busca es generar incentivos para contar con dicha infraestructura en el plazo

²⁶ De acuerdo al texto del proyecto de Adenda sobre el cual el Regulador emitió opinión.

propuesto en la presente adenda, no resulta razonable que, a efectos de dar por terminada la Concesión por incumplimiento del plazo de ejecución de la segunda pista, deba esperarse un año adicional luego de vencido el plazo contractual para el cumplimiento dicha obligación por parte del Concesionario.

220. Lo indicado se reafirma, además, tomando en consideración que la fórmula prevista para el cálculo de la penalidad contemplada en la cláusula 5.8.2 del Contrato de Concesión vigente, por el incumplimiento del plazo de ejecución de inversiones por parte del Concesionario, no produce efectos resarcitorios importantes.

221. En virtud a lo expuesto, dado que la propuesta en este extremo no ha sido debidamente sustentada por el MTC, se emite opinión desfavorable a la presente modificación. Sin perjuicio de ello, dado que el Concedente ha alegado que con esta modificación se busca mantener el equilibrio de las obligaciones, las mismas que están vinculadas a la terminación de la Concesión, corresponde que el MEF emita su opinión en el marco de sus competencias."

[El subrayado es nuestro]

141. En atención a la observación formulada por el Regulador y con el fin de mantener dicho texto en el proyecto de adenda, el Concedente ha indicado lo siguiente:

"7.126 (...), considerando que la cláusula 5.8 del Contrato de Concesión habilitaba al Concedente a dar por terminada la Concesión por incumplimiento del Concesionario en caso no termine la construcción de la segunda pista de aterrizaje en el plazo previsto, esto también tenía que ser modificado en la presente Adenda N° 7, ya que el plazo de construcción de la segunda pista de aterrizaje se está bajando de cinco (05) años a cuatro (04) años, por lo tanto el derecho del Concedente de aplicar la caducidad de la concesión por el incumplimiento del plazo previsto para esta Mejora Obligatoria debía seguir respetando el plazo de cinco (05) años originalmente previsto y no reducirse a cuatro (04) años. Esta precisión que se quiere poner en la adenda (...) creemos que se fundamenta en dos cosas: (i) que el Concesionario está asumiendo un riesgo más alto reduciendo el plazo de construcción de la segunda pista de aterrizaje y (ii) en el hecho que el Concesionario tiene los incentivos necesarios para terminar la construcción en el menor tiempo posible, ya que actualmente el número de operaciones que se realizan en pista está llegando a su máximo grado de saturación, situación que impide el ingreso de nuevas líneas aéreas.

7.127 (...) considerando la reducción del plazo de construcción aceptada por el Concesionario y el incentivo que tiene para que se construya, resulta necesario mantener el equilibrio del contrato en cuanto a los derechos del Concedente y las obligaciones del Concesionario, es por esa razón que debe de señalarse específicamente que la caducidad por este incumplimiento se ejecuta vencido el quinto año."

142. Como puede observarse de los párrafos citados, el Concedente reitera que el extremo de la modificación propuesta, referido al momento a partir del cual éste podrá activar la caducidad de la Concesión por incumplimiento del Concesionario en la ejecución de la segunda pista de aterrizaje dentro del plazo establecido, se fundamenta en el mayor riesgo que estaría asumiendo el Concesionario al reducir el plazo de construcción de dicha obra de cinco (5) a cuatro (4) años. Asimismo, alega que el Concesionario tiene los incentivos necesarios para ejecutar la construcción de la segunda pista en el menor tiempo posible, basado en el grado de saturación de la pista actual, lo cual impide el ingreso de nuevas líneas aéreas.

143. Respecto a lo mencionado por el Concedente, en relación al grado de saturación de la pista actual, es acorde con lo señalado por LAP mediante Carta N° LAP-GRE-C-2015-00530 de fecha 19 de octubre de 2015, el cual presenta al Regulador un informe complementario al Reporte de Resultados de Proyección de Tráfico Aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez, donde se da a conocer las fechas en las que se prevé la saturación de las distintas instalaciones del AIJC, señalando, lo siguiente:

"Capacidad de la Pista de aterrizaje:

Para una pista con las características físicas y climatológicas de la 15/33 del AIJC, se aceptan 45 movimientos por hora como estándar y capacidad teórica, para una operación en modo mixto (salidas y llegadas combinadas) considerando una provisión de infraestructura y prácticas operacionales de espacio aéreo estándar.

CORPAC es la entidad encargada de la operación de la pista de aterrizaje y el espacio aéreo. En la actualidad se están alcanzando picos máximos de 36 movimientos en la hora punta. En cualquier caso, dicha cifra esta significativamente por debajo de los estándares internacionales para el uso de una pista de aterrizaje de las características de la actual pista del AIJC

(...)"

[El subrayado es nuestro]

144. Asimismo, la Dirección de Seguridad Aeronáutica de la DGAC, mediante oficio N° 0123-2016-MTC/12.04 de fecha 28/01/2016, señala sobre la Capacidad de Gestión del Sistema de Tránsito Aéreo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez lo siguiente:

"Al respecto le manifiesto que, como parte de las iniciativas previas a la implantación de la gestión de afluencia de tránsito aéreo (ATFM) para el Estado, durante el mes de Julio del 2014, se realizó el estudio de capacidad de pista para el AIJC, el cual de acuerdo a las recomendaciones de la OACI considera como variables para el cálculo las separaciones reglamentarias aplicadas entre aeronaves, las velocidades por tipo de aeronave y los tiempos de ocupación de pista de las mismas durante el despegue y aterrizaje, dando como resultado una capacidad de pista de 37 aeronaves por hora.

Es de suma importancia entender que este resultado debe ser utilizado como un número de referencia y no como una limitación, puesto que es posible tomar medidas para aumentar la capacidad equilibrada con la demanda manteniendo la seguridad de las operaciones.

En ese sentido, el sistema de gestión de tránsito aéreo y las compañías aéreas dentro del proceso de implantación del ATFM del Estado, vienen implementando medidas de manera colaborativa orientadas a aumentar la capacidad de la pista y, actualmente durante la hora pico operan con seguridad 40 aeronaves por hora en el AIJC.

(...)"

145. Como se observa, la situación actual de la pista del Aeropuerto puede ser un factor limitante que puede llegar a impedir el ingreso de nuevas líneas aéreas en el corto plazo, tal como lo menciona el Concedente.

146. Por otro lado, se advierte que el Concedente ha decidido mantener la redacción propuesta en el proyecto de adenda en lo referido a la espera de un año luego de producido incumplimiento del Concesionario de ejecutar la referida Mejora Obligatoria para ejercer su derecho de terminar la Concesión.

147. Sobre el particular, la posición del MTC se fundamenta en el hecho que, a su criterio, el Estado se encuentra en mejor posición que la establecida inicialmente en el Contrato de Concesión, debido a que el plazo de ejecución de la segunda pista de aterrizaje ha sido reducido en un año, por lo que, a fin de mantener el equilibrio del Contrato entre las Partes,

ha aceptado que el número de años para la posibilidad de la activación de la caducidad se mantenga en cinco.

148. Con relación a lo expuesto, el numeral 57.2 del artículo 57 del Reglamento del DL 1224 dispone que corresponde al MEF opinar –entre otros- en caso las modificaciones contractuales estén vinculadas a cambios que pudieran impactar en el equilibrio del Contrato. En tal sentido, tal como se indicó en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, y sin perjuicio que las penalidades por demora en la ejecución de obras establecidas, corresponde al MEF emitir opinión sobre este aspecto, en el marco de sus competencias.
149. Finalmente, con relación a las obligaciones que el Concedente asume a través de CORPAC, se observa que no hay variación alguna respecto de la propuesta de adenda sobre la cual el Regulador ya emitió opinión favorable; por lo que ésta se mantiene. Cabe precisar, que la modificación propuesta tiene por finalidad asegurar que, una vez culminada la ejecución de la segunda pista de aterrizaje e implementada la iluminación de la segunda pista por parte del Concesionario, de acuerdo a su Propuesta Técnica; el Concedente, a través de CORPAC, se encuentre en capacidad de cumplir con las obligaciones establecidas en el numeral v) del acápite 2.1.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión a cargo de CORPAC y la capacitación a los controladores aéreos para su operación.

B.5. Modificación del numeral 5.23

150. A través de esta modificación, las Partes propusieron eliminar:

- i) el plazo máximo para la entrega de terrenos destinados para la ampliación del AIJCh;
- ii) la causal de caducidad relacionada con la entrega de terrenos²⁷;
- iii) la posibilidad de entregas parciales de dichos terrenos; y,
- iv) la identificación de ciertos inmuebles de propiedad del Concedente, ubicados dentro del área destinada para la ampliación del AIJCh.

151. Al respecto, OSITRAN emitió opinión favorable debido a que una vez que se proceda con la suscripción de la Adenda N° 7, el Concedente entregará la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto (sin perjuicio de las dos interferencias identificadas), de acuerdo a los nuevos términos del Anexo 11 del Contrato de Concesión que se propone en el proyecto de Adenda, motivo por el cual, las referidas disposiciones devienen en inaplicables al haber quedado desfasadas.

152. Adicionalmente, en el proyecto de Adenda sobre el cual se emitió opinión, se introdujo una salvedad en la cláusula 5.23 vigente (que establece que el área descrita en el Anexo 11, en su totalidad, será destinada para la ejecución de las Mejoras a que se refiere la cláusula 5.6 del Contrato de Concesión). Así, a través de la modificación propuesta, se estableció que la totalidad del área de la Concesión será destinada a la ejecución de Mejoras, *“salvo que el*

²⁷ Cabe indicar que si bien, de conformidad con el proyecto de Adenda remitido, el Concesionario ya no podrá requerir la terminación del Contrato de Concesión por la falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, tal como se aprecia en la propuesta de modificación del inciso c) de la cláusula 15.5, el Concesionario podrá requerir la terminación del Contrato, en caso el Concedente no libere las interferencias en los plazos máximos previstos en la presente adenda.

Concedente acredite técnicamente y con la conformidad de OSITRAN que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro".

153. Al respecto, este Regulador opinó que dado que es competencia exclusiva del MTC la liberación de los terrenos (incluidas las interferencias), de producirse este supuesto, correspondería al Concedente sustentar la aplicabilidad y viabilidad de esta cláusula, caso en el cual se podrá requerir la opinión técnica de OSITRAN, no así su conformidad, en el marco de sus competencias. En ese sentido, se requirió que se modifique dicho extremo de la cláusula.
154. De la revisión de dicha cláusula en el último proyecto de Adenda remitido, se advierte que el Concedente la ha reformulado, de acuerdo a lo solicitado por OSITRAN en el numeral 245 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, quedando el primer párrafo de dicha cláusula redactado en los siguientes términos:

"5.23. De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente dentro del plazo máximo que no excederá del 31 de diciembre de 2015. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6 de esta Cláusula del presente Contrato de Concesión, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la opinión técnica de OSITRAN, que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro. Las áreas de terreno a ser entregadas por el Concedente deberán cumplir con lo señalado en el Anexo 11 del Contrato de Concesión."

[Énfasis añadido]

155. En virtud a lo expuesto, se considera levantada la observación con respecto a dicha propuesta de modificación.

B.6. Modificación del numeral 18.1 (Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental)

156. A través de la modificación del numeral 18.1, se propone lo siguiente:

- 
- 
- i) incluir plazos para el Concedente y el Concesionario en el procedimiento de Auditoría Ambiental;
 - ii) establecer la facultad del Concesionario para realizar las etapas de cuantificación, disposición y/o remediación de los pasivos ambientales identificados, en el supuesto que, al vencimiento del plazo que dispone el Concedente para emitir su pronunciamiento respecto a la auditoría ambiental, éste no lo haya hecho;
 - iii) incorporar un procedimiento para la aprobación y retribución de los costos involucrados por las actividades de limpieza, remediación y/o disposición, que serán solventadas por el Concedente.

157. Con relación a estos aspectos, OSITRAN emitió opinión favorable y dado que el texto de dichas propuestas de modificación se mantiene en el proyecto de Adenda remitido por el MTC, también se mantiene la opinión favorable.

158. Asimismo, a través de la modificación a dicha cláusula se precisó en el penúltimo párrafo el listado de actividades que deben ejecutar las Partes, incluyéndose las actividades de remediación y/o disposición, y eliminándose las actividades de mantenimiento y mitigación del daño ambiental. Al respecto, en el numeral 260 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, este Regulador formuló una observación, solicitando que se precise que dichas

actividades se encuentran relacionadas con los Pasivos Ambientales identificados producto de la Auditoría Ambiental, para lo cual propuso un texto alternativo, el cual ha sido acogido en el último proyecto de Adenda remitido, que ha quedado redactado en los siguientes términos:

"Si una de las Partes no ejecuta las actividades de limpieza, remediación y/o disposición y mantenimiento a su cargo, relacionado con los pasivos ambientales, en la oportunidad que establece el cronograma presentado, deberá indemnizar a la otra Parte por los daños originados por dicho retraso, sin perjuicio de la aplicación de sanciones a que hubiere lugar."

[Énfasis añadido]

159. Adicionalmente, cabe indicar que el Regulador recomendó al MTC que evalúe si el plazo establecido en el proyecto de Adenda (45 días calendario) para que apruebe los costos por las actividades de limpieza, remediación y/o disposición presentados por el Concesionario, es el adecuado, tomando en cuenta que, de no pronunciarse en el mismo, se generará la aprobación automática a favor del Concesionario. Al respecto, el Concedente señala lo siguiente:

"7.174 Mediante Memorando N° 1971-2016-MTC/16, la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA) del MTC remite el Informe Técnico N° 818-2016-MTC/16.01.EABU el cual señala respecto a la modificación de la cláusula 18.1.2 del Contrato de Concesión que en el Informe Técnico N° 812-2016-MTC/16.01.EABU, se pronunciaron referente al proceso de certificación ambiental, los tiempos establecidos según norma y la definición de un instrumento de gestión ambiental y que en este Informe (...) darán opinión referente a los Informes de Auditoría Ambiental y los plazos establecidos en esta modificación ambiental, para el reconocimiento de gastos incurridos en la limpieza y acondicionamiento de áreas.

7.175 (...) La DGASA dará pronunciamiento sobre los informes de auditoría ambiental (en base a los procedimientos y tiempos establecidos en la modificatoria de la cláusula 18.1 del Contrato de Concesión, (...)

7.176 Con esta modificación, lo que se busca es que la autoridad competente en temas de auditoría ambiental, para este caso la DGASA, cuente con un plazo para revisar y verificar si los gastos realizados por el Concesionario están correctos, esto brinda predictibilidad y confianza al Concesionario respecto a la solicitud del MTC de limpiar, remediar o disponer de los pasivos ambientales de responsabilidad del MTC. De esta forma se accede a un mecanismo óptimo y rápido, en que el Concesionario realiza las actividades que generan impacto negativo al desarrollo del proyecto de ampliación del Aeropuerto y se brinda certeza al pago realmente ejecutado por las actividades realizadas, las cuales eran responsabilidad del Concedente".

160. De lo expuesto por el Concedente y la DGASA, que es la autoridad competente en temas de auditoría ambiental, esta emitirá su pronunciamiento en los plazos previstos en la cláusula bajo análisis, siendo ello de su entera responsabilidad, motivo por el cual se considera subsanada la observación del Regulador.

B.7. Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5

161. Con respecto a la propuesta de modificación del numeral 2.1 del Anexo 5, que forma parte del Régimen de Tarifas y Precios Aplicables, OSITRAN emitió opinión favorable en los extremos referidos a:

- i) la eliminación de la obligación del Concesionario de realizar un proceso de subasta al mejor postor para asignar los locales señalados en dicho numeral que no califiquen como Servicios Esenciales, y
 - ii) la precisión que la infraestructura considerada como Facilidad Esencial en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público de OSITRAN (REMA) se registrará por lo establecido en dicho Reglamento.
162. El sustento de la opinión del Regulador fue desarrollado en los numerales 298 al 322 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
163. Sin perjuicio de ello, tomando en cuenta que el diseño original del Contrato de Concesión prevé la participación de OSITRAN durante el proceso de asignación de áreas contempladas en el referido numeral 2.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el Regulador indicó la necesidad de incorporar un texto en la parte final de dicho numeral, a fin de garantizar que en los procesos de asignación de espacios que efectúe LAP, que no califiquen como Facilidad Esencial y que se encuentren listados en el numeral 2.1 del Anexo 5, se respete el principio de Libre Concurrencia previsto en dicho anexo. En tal sentido, OSITRAN propuso que se incorpore el siguiente texto:

"El Concesionario queda en libertad de determinar las condiciones de contratación de aquellos locales y servicios que no califiquen como esenciales, debiendo respetar el Principio de Libre Concurrencia previsto en el Anexo 5 del contrato de concesión, cuya supervisión se encuentra a cargo de OSITRAN. El Concesionario se encuentra obligado a informar a OSITRAN el inicio de dichos procesos de asignación, a fin que este Regulador efectúe las labores de supervisión que permitan verificar el cumplimiento de dicho Principio.

En caso este Regulador tome conocimiento de conductas que vulneren las normas sobre libre y leal competencia establecidas en la normativa vigente, ello será informado a INDECOPI, a efectos que efectúe las acciones que considere pertinentes en el marco de sus competencias. Ello, sin perjuicio de las denuncias que puedan realizar directamente ante dicha autoridad, los usuarios y/o terceros legítimamente interesados de conformidad con el marco legal vigente".



164. De la revisión del último proyecto de adenda remitido por el Concedente, se advierte que este incluyó parcialmente la recomendación del Regulador, toda vez que no se incorporó el segundo párrafo, relacionado con el accionar del Regulador en aquellos casos en que tome conocimiento de posibles conductas por parte del Concesionario que vulneren las normas sobre la libre y leal competencia durante los procesos de asignación de locales y servicios que no califiquen como Facilidades Esenciales.



165. Al respecto, el marco normativo vigente de OSITRAN prevé de manera expresa que en aquellos casos en que este tome conocimiento de indicios de la comisión de infracciones a las normas cuya supervisión es competencia –entre otros- de INDECOPI, informe a dicha entidad a efectos que actúe en el marco de sus competencias²⁸. En ese sentido, OSITRAN puede ejercer tales acciones sin que sea necesario su incorporación en el Contrato de Concesión. En efecto, el artículo 34 del REGO dispone lo siguiente:

"Artículo 34.- Denuncia ante Autoridades Competentes



- ²⁸ En la misma línea, el marco legal vigente permite que los usuarios y/o terceros legítimamente interesados pueden efectuar denuncias ante dicha autoridad.



Si en el ejercicio de sus funciones de supervisión y fiscalización en los mercados de explotación de Infraestructura o en otros mercados conexos, el OSITRAN tuviera indicios de la comisión de una infracción a las normas cuya supervisión es competencia del INDECOPI, puede actuar remitiendo la información respectiva o presentar una denuncia, teniendo en consideración la gravedad de los hechos y su habitualidad. La misma facultad le corresponde en el caso de infracciones cuya determinación está a cargo de otras entidades, en cuyo caso podrá remitir la información que corresponda a estas últimas”.

166. Por tanto, este Regulador considera que, con la inclusión del primer párrafo propuesto en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, la observación ha sido levantada por el MTC.
167. De otro lado, con relación a la inclusión del término “otros” en el listado de locales y servicios que pueden ser prestados directamente por el Concesionario, contemplado en la propuesta de modificación del numeral 2.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, sobre la cual este Organismo Regulador emitió opinión, OSITRAN indicó que el MTC no había presentado sustento alguno que permita efectuar el análisis correspondiente, más aun tomando en consideración que la intervención del Estado a través del Regulador debe circunscribirse, preferentemente, a aquellos casos en los que no es posible la competencia, en aplicación del Principio de Subsidiariedad contemplado en el artículo 9.10 del REGO²⁹. Por tal razón, se emitió opinión desfavorable sobre dicho extremo de la modificación.
168. Al respecto, se aprecia que la observación del Regulador fue acogida por el Concedente, toda vez que eliminó el término “otros” del último proyecto de Adenda remitido. En tal sentido, se considera subsanada dicha observación.

B.8. Modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndices 5 en el Anexo 5

169. Con relación a la modificación del Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el proyecto de adenda presentado por el Concedente y sobre el cual se pronunció el Regulador, planteaba lo siguiente:
- (i) La aplicación del mecanismo de ajuste de RPI-X a los servicios del estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, del uso de puentes de abordaje y del uso de instalaciones de carga.
 - (ii) El periodo regulatorio que se inicia en el año 2019 tendrá una vigencia mayor a 5 años; y estaría vigente hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del segundo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero;
 - (iii) Una propuesta de inclusión de Lineamientos Metodológicos en un Apéndice 5; y,

²⁹ “Artículo 9.- Principios que rigen las acciones del OSITRAN Las decisiones y acciones del OSITRAN se sustentan en los siguientes Principios:

(...)

9.10 Principio de Subsidiariedad.- En el ejercicio de su función normativa y/o reguladora, la actuación del OSITRAN es subsidiaria y solo procede en aquellos supuestos en los que el mercado y los mecanismos de libre competencia no sean adecuados para el desarrollo de los mercados y la satisfacción de los intereses de los Usuarios. En caso de duda sobre la necesidad de dictar disposiciones normativas y/o reguladoras, se debe optar por no dictarlas. Entre varias opciones similarmente efectivas, se opta por la que afecte menos a la autonomía privada. En tal sentido, la adopción de una disposición normativa y/o reguladora debe sustentarse en la existencia de monopolios u oligopolios, existencia de barreras legales o económicas significativas de acceso al mercado o niveles significativos de asimetría de información en el mercado correspondiente entre las Entidades Prestadoras, de un lado, y los Usuarios, del otro.

(iv) Una propuesta de inclusión de un Mecanismo de Deducción de la Retribución en un Apéndice 6.

170. Mediante el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, aprobado por Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de este Organismo Regulador emitió opinión favorable sobre la modificación del Apéndice 2 del Anexo 5 -con excepción de la propuesta de inclusión del Apéndice 6-, sustentando su decisión en los siguientes fundamentos:

Con relación al punto (i)

- OSITRAN ha realizado dos revisiones de tarifas por el mecanismo RPI-X y que en estas se han incluido los servicios de TUUA de pasajeros, uso de instalaciones de carga, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje.

Con relación al punto (ii)

- El esquema de quinquenios regulatorios establecido actualmente en el Contrato de Concesión para el "Período Remanente"³⁰ dificultaría la recuperación de la inversión ejecutada en la segunda pista de aterrizaje y el segundo terminal de pasajeros; y,
- La propuesta del MTC no perjudicaría a los usuarios de los servicios que brinda el AIJCh, dado que estos enfrentarían dos (2) años más de reducciones tarifarias que en el escenario de las revisiones quinquenales establecido actualmente en el Contrato de Concesión.

Con relación al punto (iii)

- Los "Lineamientos Metodológicos" propuestos en el proyecto de Adenda N° 7 guardan concordancia con la mayor parte de criterios y metodologías utilizados por OSITRAN en anteriores pronunciamientos³¹ relacionados a la determinación del factor de productividad³².
- Los "Lineamientos Metodológicos" incluidos en dicho apéndice generarán una mayor predictibilidad al Concesionario y a los usuarios sobre las decisiones del Regulador con respecto a la determinación del factor de productividad, en un escenario en que el



³⁰ "1.46 Período Remanente de Vigencia de la Concesión

Significará el periodo comprendido entre el inicio del noveno Año de Concesión, y el término del último año de Vigencia de la Concesión, inclusive."



Ver la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD/OSITRAN de fecha 17 de setiembre de 2013, que aprueba el factor de productividad del AIJCh para el periodo 2014-2018; la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN de fecha 22 de diciembre de 2009, que aprueba el factor de productividad del AIJCh para el periodo 2009-2013; la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2014-CD-OSITRAN de fecha 24 de julio de 2014, que aprueba el factor de productividad del Terminal Portuario de Matarani para el periodo 2014-2019; la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2015-CD-OSITRAN de fecha 28 de setiembre de 2015, que aprueba el factor de productividad del Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao para el periodo 2015-2020; y la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN de fecha 1 de junio de 2016 (corregida por Resolución de Consejo Directivo N° 037-2016-CD-OSITRAN de fecha 8 de junio de 2016), que aprueba el factor de productividad del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao para el periodo 2016-2021.

³² Ninguno de los procedimientos de revisión tarifaria del AIJCh ha sido impugnado antes ni por LAP ni por los usuarios. Al respecto, se debe considerar que OSITRAN ha fijado hasta la fecha dos Factores de Productividad para el AIJCh.



Concesionario deberá obtener montos considerables de financiamiento para el desarrollo de la Fase III.

- Sin perjuicio de lo anterior, el Consejo Directivo señaló en la opinión emitida que los referidos lineamientos solo deben estar vigentes durante la etapa de inversiones que realizará el Concesionario.

171. Con respecto a la modificación señalada en el **punto (i)**, esto es, la aplicación del mecanismo de ajuste de RPI-X a los servicios del estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, del uso de puentes de abordaje y del uso de instalaciones de carga, cabe indicar que, si bien este Organismo Regulador emitió opinión favorable, del último proyecto de adenda remitido por el Concedente se advierte que dicha modificación ha sido retirada (omitida).
172. Al respecto, en línea con lo señalado en la opinión del Regulador y de conformidad con el marco contractual y normativo vigente, OSITRAN ha realizado dos revisiones de tarifas por el mecanismo RPI-X en las cuales se han incluido los servicios de TUUA de pasajeros, uso de instalaciones de carga, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje, sin necesidad de que todos esos servicios estén explícitamente mencionados en el Contrato de Concesión. Por tal razón, es igualmente viable prescindir de dicha modificación.
173. Con relación a la modificación señalada en el **punto (ii)**, esto es, la ampliación del siguiente periodo regulatorio, cabe indicar que, si bien este Organismo Regulador emitió opinión favorable, la misma fue dada tomando en consideración que tanto la segunda pista de aterrizaje como el nuevo terminal de pasajeros serán ejecutados dentro de los plazos previstos en el proyecto de adenda remitido.
174. Así, es preciso advertir que la ejecución de una obra de la envergadura de la segunda pista de aterrizaje en un plazo 20% menor que el previsto actualmente, generaría un importante incremento en los costos, por lo que el Concesionario no tendría fuertes incentivos para terminar la obra en cuatro (4) años. Adicionalmente, con la propuesta de ampliación del periodo regulatorio hasta el 31 de diciembre de 2026, el Concesionario tendría garantizada la inclusión de los costos de la segunda pista de aterrizaje en el cálculo del factor de productividad, aun si ésta fuera ejecutada en cinco (5) años.
175. En ese sentido, se recomienda al Concedente, evaluar de manera integral las modificaciones propuestas, a efectos de generar los incentivos suficientes para que el Concesionario ejecute las Mejoras Obligatorias dentro de los plazos propuestos en beneficio de los usuarios.
176. Con relación al **punto (iii)**, esto es, la inclusión de los Lineamientos Metodológicos, este Organismo Regulador emitió opinión favorable, la misma que se mantiene, toda vez que el texto propuesto en el Apéndice 5 no ha sufrido variaciones.
177. Finalmente, con relación al Apéndice 6 señalado en el **punto (iv)**, este Organismo Regulador advirtió que el Concedente no cumplió con sustentar la necesidad y pertinencia de su inclusión en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, ni su vinculación con el Acta de Acuerdos de fecha 20 de diciembre, a través del cual las Partes acordaron la ampliación de la vigencia de la Concesión por 10 años más, tal como se indicó en el Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN; motivo por el cual no pudo emitir opinión sobre este aspecto. Al respecto, si bien la inclusión de este apéndice ha sido desestimada por las Partes en el nuevo proyecto de adenda, el análisis de este aspecto será desarrollado en el acápite referido a la Cláusula Octava del mismo.

B.9. Modificar el Anexo 14 (del numeral 1.2 al 4)

178. El análisis de la propuesta de modificación de los RTMs contenidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, será desarrollado en el Anexo 2, que se adjunta al presente Informe.

C. Modificaciones sobre las cuales el Regulador no emitió opinión

179. En el pronunciamiento de este Organismo Regulador, emitido a través del Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN que aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, no se emitió opinión sobre los siguientes extremos del proyecto de Adenda, debido a que no eran temas de su competencia o porque el Concedente no había cumplido con remitir el sustento correspondiente:

- i. Modificación del numeral 3.1 (Vigencia de la Concesión)
- ii. Modificación del numeral 3.2 (Prórroga de la Vigencia de la Concesión)
- iii. Modificación del numeral 1 del Anexo 11
- iv. Modificación del Apéndice 1 del Anexo 11

180. Con base en la información remitida por el Concedente a través del Oficio N° 2570-2017-MTC/25, a continuación, se analizan los extremos del proyecto de Adenda sobre los cuales el Regulador no pudo emitir opinión.

C.1. Modificación del numeral 3.1 (Vigencia de la Concesión)

181. A través de la modificación propuesta, las Partes plantean ampliar el periodo de vigencia de la Concesión de treinta (30) a cuarenta (40) años, contados a partir de la Fecha de Cierre. De la documentación remitida por el Concedente, se advierte que la propuesta de modificación del numeral 3.1 del Contrato de Concesión, se origina en una decisión previamente tomada por el MTC y el Concesionario, la misma que a su vez constituye el resultado de la negociación directa que ambas Partes han realizado como consecuencia del Trato Directo iniciado por LAP con el MTC, en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión, que establece claramente que cualquier conflicto o controversia que surja entre las Partes con relación al cumplimiento o cualquier otro aspecto relacionado al Contrato, será negociado directamente entre estas.

182. Al respecto, en la opinión de este Organismo Regulador³³, se indicó que OSITRAN no tiene competencia para participar ni para emitir opinión respecto de negociaciones derivadas de la aplicación del mecanismo de Trato Directo instaurado por las Partes, de conformidad con el marco normativo vigente, el cual establece que los tratos directos involucran únicamente a las Partes³⁴. En ese sentido, se señaló que no corresponde que OSITRAN participe en las

³³ Emitida a través del Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN de fecha 18 de enero de 2017, que aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.

³⁴ Así, el Reglamento del DL 1224 dispone lo siguiente:

"Artículo 2.- Principios

(...)

2.2. Constituyen reglas para la aplicación del principio de Enfoque de Resultados en la toma de decisiones de las entidades públicas, las siguientes:

negociaciones efectuadas por las Partes en el marco del mecanismo de solución de controversias establecido en el Contrato de Concesión, toda vez que el Regulador constituye un tercero ajeno a las Partes.

183. Por tanto, la propuesta de modificación del plazo de vigencia de la Concesión contemplada en la cláusula 3.1 constituye la materialización –a nivel del Contrato de Concesión– de la negociación y suscripción de un acuerdo previo y exclusivo entre el MTC y el Concesionario derivado del Trato Directo instaurado por las Partes, en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de ello, en el acápite referido a la Cláusula Octava del proyecto de Adenda, se realizará un análisis integral con respecto a esta y otras modificaciones.

C.2. Modificación del numeral 3.2 (Prórroga de la Vigencia de la Concesión)

184. El texto de la propuesta de modificación del numeral 3.2 del Contrato de Concesión es el mismo que el presentado en la primera versión de proyecto de adenda remitido por el Concedente para opinión del Regulador. Al respecto, el Concedente en su Informe N° 505-2017-MTC/25 señala que la modificación planteada resulta necesaria para adecuar el Contrato de Concesión a la modificación propuesta en el numeral 3.1 del mismo, a fin de adecuar la prórroga de la vigencia de la concesión al nuevo plazo derivado del Acta de Acuerdos de fecha 20 de diciembre de 2016.
185. En tal sentido, la opinión de este Organismo Regulador sobre este extremo de la adenda se encuentra en la misma línea que la referida a la modificación del numeral 3.1 del Contrato de Concesión.

C.3. Modificación del numeral 1 del Anexo 11

186. A través de dicha propuesta de modificación, se planteó reducir el área de terreno destinada a la ampliación, desarrollo y mejora de la infraestructura del AIJCh, alegando una posible contingencia con los pobladores de la zona. Con relación a ello, OSITRAN no emitió opinión debido a que:

- i) El MTC no remitió la información necesaria que sustente dicha modificación, como es el caso de la memoria descriptiva y el plano 15 que la sustenta;
- ii) La Dirección General de Aeronáutica Civil no emitió opinión previa, a efectos de determinar si la reducción de área propuesta no impacta en la seguridad operacional de la segunda pista; y,
- iii) Se advirtió una discrepancia entre el área consignada en el proyecto de adenda (6 829 177,25 m²) y la consignada en el Informe N° 1315-2016-MTC/25 que lo sustentaba (6 824 665,43 m²).

c. En caso de controversias durante la ejecución del proyecto, cuando se cuenten con pruebas, evaluaciones o elementos de juicio que permitan determinar que es más conveniente en términos de costo beneficio, optar por el trato directo en lugar de acudir al arbitraje, la entidad pública debe optar por resolver dichas controversias mediante trato directo.

(...)

Artículo 74.- Representación del Estado

74.1 Durante el procedimiento, el Estado es representado por el órgano competente para resolver o solucionar, vía Trato Directo, las controversias relacionadas con los contratos de Asociación Público Privada, de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes."

187. Al respecto, en el último proyecto de Adenda remitido se ha consignado un área diferente para la ampliación del AIJCh, correspondiente a 6 760 192,36 m². Como sustento de dicha modificación, en el Informe N° 505-2017-MTC/25, el Concedente señala lo siguiente:

"7.225 Al respecto, se adjunta al presente informe el Plano 15 y la Memoria Descriptiva debidamente visado por la Concesionaria, así como la Oficina de Patrimonio del MTC, que da fe del levantamiento conjunto realizado entre las partes que sirven de sustento para esta modificación, dando la Nueva Área de Concesión descrita en dicho plano.

7.226 En adición a esto, esta DGCT realizó la consulta a la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre la modificación del numeral 1 del Anexo 11 del Contrato de Concesión, por lo cual se le remitió el Plano 15 modificado para opinión técnica.

7.227 Al respecto, mediante Memorando N° 059-2016-MTC/12.04 el Director General de Aeronáutica Civil remite la opinión técnica solicitada a través del Informe N° 081-2017-MTC/12.04 y eleva el Informe N° 068-2017-MTC/12.04 donde concluye que el Nuevo Lindero Perimétrico propuesto en la modificación del Plano 15 no interferiría la Superficie Limitadora de Obstáculos de la Nueva Pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez."

188. De la revisión efectuada por el Regulador a la documentación presentada por el Concedente, se advierte que existe una reducción respecto del área actual para la Ampliación del AIJCh, de 6 843 721,3576 m² (vigente en el Contrato de Concesión) a 6 760 192,36 m² (contemplado en el proyecto de adenda materia de análisis). Con el fin de sustentar dicha modificación, el Concedente ha remitido el Plano 15 y la Memoria Descriptiva, debidamente visados por la Concesionaria y por la Oficina de Patrimonio del MTC, lo cual demuestra que ambas Partes están de acuerdo con dicha modificación. Según indica el Concedente, la reducción del Área de la Concesión tiene por finalidad prevenir el surgimiento de conflictos sociales que pudieran impedir el normal desarrollo del proyecto de ampliación.
189. Asimismo, el MTC ha adjuntado el Memorando N° 059-2016-MTC/12.04 y el Informe N° 068-2017-MTC/12.04, a través del cual el Director General de Aeronáutica Civil emite opinión técnica con respecto a la reducción del área de ampliación del AIJCh, concluyendo que el nuevo lindero perimétrico propuesto en la modificación del Plano 15 no interferiría la Superficie Limitadora de Obstáculos de la segunda pista de aterrizaje del Aeropuerto.

190. En virtud a lo expuesto, se advierte que el Concedente ha remitido el sustento requerido por OSITRAN a efectos que pueda emitir la opinión correspondiente, lo cual incluye el pronunciamiento de la DGAC, que en su calidad de autoridad aeronáutica ha señalado que el nuevo lindero perimétrico no interfiere la Superficie Limitadora de Obstáculos de la segunda pista de aterrizaje del AIJCh. Por tanto, la opinión del Regulador es favorable respecto de este extremo.

C.4. Modificación del Apéndice 1 del Anexo 11

191. El proyecto de adenda materia de análisis plantea la modificación del numeral 2 del Apéndice 1 del Anexo 11 del Contrato de Concesión, referido a Linderos y Medidas Perimétricas del área de los terrenos destinados a la ampliación del AIJCh, cuyo texto difiere del proyecto de adenda sobre el cual este Organismo Regulador se pronunció. Al respecto, en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, no se emitió opinión debido a que el Concedente no remitió la información técnica que permita sustentar los linderos y área destinada a la ampliación del AIJCh. Por tal motivo, se recomendó al MTC que culmine los



trabajos de campo que le permita complementar la Memoria Descriptiva y formular el Plano respectivo, a efectos de evitar contingencias interpretativas en el futuro.

192. Cabe indicar que en la modificación del numeral 2 del Apéndice 1 del Anexo 11 se detalla lo siguiente:

"(...)

2. *Linderos y Medidas Perimétricas*

2.1 *LOTE "A"*

Por el NORTE:

En línea quebrada de 450 tramos colinda con la Lotización Industrial Santo Domingo de Bocanegra, predios excluidos de la expropiación, Av. Néstor Gambetta, Av. Elmer Faucett, Asociación de Vivienda Residencial La Taboada y Urbanización Los Portales del Aeropuerto, de acuerdo al siguiente cuadro de datos técnicos:

(...)

2.2 *LOTE "B"*

Por el NORTE:

En línea recta de 01 tramo, colinda con el actual Aeropuerto Internacional Jorge Chavez de propiedad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC, de acuerdo al siguiente cuadro de datos técnicos:

(...)"

193. Como sustento de la modificación propuesta, el Concedente señala lo siguiente:

"7.275 Los linderos y medidas perimétricas del área de ampliación del AIJCH han sido levantadas conjuntamente con el Concesionario, con presencia de los técnicos de la Oficina General de Administración y esta Dirección General mediante trabajo de campo. Este trabajo de sinceramiento de los linderos y perímetros del área del Aeropuerto se ha realizado en cumplimiento de la recomendación del Regulador que señaló que se debe completar la Memoria Descriptiva de las áreas de terreno para la ampliación del AIJCH, a efectos de evitar contingencias interpretativas en el futuro y elaborar el nuevo Plano 15 que forma parte del Contrato de Concesión, el cual se adjunta".

194. De la Memoria Descriptiva y el Plano P15, que es parte conformante de dicha memoria, se observa que se presentan los linderos y medidas perimétricas de los denominados Lotes A y B, áreas destinados a la ampliación del AIJCh, donde se muestran los vértices, lados y distancias de dichos lotes. En dicha memoria descriptiva se detalla que "las coordenadas UTM del Nuevo Orden Geodésico Mundial, de validez universal fueron levantadas con GPS diferencial, doble frecuencia, marca TRIMBLE R8 GNSS/R6/5800 y la cartografía Digital WGS 84 emitida por el Instituto Geográfico Nacional."

195. En tal sentido, se advierte que el Concedente ha remitido la información técnica requerida por OSITRAN, al haber actualizado los linderos y medidas perimétricas, cuyas áreas cuentan con la conformidad del Concesionario, así como de la Oficina de Patrimonio del MTC. Por tanto, no se presentan observaciones a dicha modificación.

D. Otros extremos del proyecto de Adenda cuyo texto ha variado

D.1. Modificación de los numerales 5.7 y 5.7.1 (Ejecución de las Mejoras)

196. A modo de antecedente, cabe indicar que la propuesta de modificación de esta cláusula remitida en el anterior proyecto de adenda contó con la opinión favorable de OSITRAN, tal como se aprecia en los numerales 228 a 240 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
197. Sin embargo, a través del último proyecto de adenda remitido, el Concedente ha propuesto nuevos ajustes en el primer párrafo del numeral 5.7, conforme se observa a continuación:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7 (remitido mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25)	PROYECTO DE ADENDA N° 7 (remitido mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25)
5.7. Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6 y el Anexo 6 del presente Contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula 5.23 y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.	5.7 Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6, el Anexo 6 del presente Contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula 5.23 y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.	5.7 Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6, el Anexo 6 del presente Contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula 5.23 y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. <u>El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario; sólo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula</u>

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7 (remitido mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25)	PROYECTO DE ADENDA N° 7 (remitido mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25)
		<u>5.7.3 del presente Contrato.</u>

198. De acuerdo a la modificación propuesta en el último proyecto de adenda remitido, el Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario. Solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, se agrega que en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en dicha cláusula.
199. Como sustento del texto adicional incorporado, a través del Informe N° 505-2017-MTC/25, el Concedente señala lo siguiente:

"7.137 Al respecto teniendo en cuenta la reunión de coordinación técnica entre el Concesionario, Regulador y el Concedente de fecha 16.06.17 se vio por conveniente agregar un párrafo adicional a la cláusula 5.7 que describa la facultad del Concesionario de poder sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario; sólo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato.

7.138 El Concesionario mediante Carta C-LAP-GRE-2017-0312 de fecha 19.06.17 indica que respecto a la fase 3 del Proyecto de Ampliación del AIJCH se ha definido que el proyecto mencionado se ejecutará bajo un contrato EPC (Engineering, Procurement, and Construction) en la modalidad de suma alzada.

7.139 Al respecto mediante la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, el Concedente propuso en el año 2002 incorporar la siguiente clausula:

- a. Clausula 5, Numeral 5.7 Ejecución de las Mejoras: Se agrega un numeral adicional el 5.7.3. mediante el cual se establece la obligación del Concesionario de sustentar los montos derivados de la construcción de las Mejoras, presentando los precios unitarios a OSITRAN, para su correspondiente revisión y aprobación.*

7.140 Para dicha Adenda N° 3, OSITRAN indicó lo siguiente:

7.2. Alternativa 2

- a. 2.1 Cláusula 5, Numeral 5.7 Ejecución de las Mejoras: Esta modificación implica que el Concedente tenga una mayor certeza de los montos de valuación de la inversión en el AIJC, al tener una mejor herramienta de supervisión en la construcción de las mejoras comprometidas por el Concesionario. La divergencia entre el valor de la inversión reportada por LAP y el valor de mercado de la inversión constituiría el beneficio para los usuarios: teniendo en cuenta que los proveedores de los servicios de diseño y construcción son los accionistas de LAP existen incentivos para sobre valorar los costos de construcción de las mejoras. La valorización de este beneficio depende de la predisposición que tenga el concesionario para incrementar los costos multiplicada por el porcentaje de sobre estimación de los costos. Suponiendo que ambos valores se encuentren entre el*

10% y 20% respectivamente, se tendría un beneficio para los usuarios, y un menor ingreso para los accionistas de LAP, de entre USD 3 y 19 millones, resultantes de multiplicar esos porcentajes por el valor actual de la inversión comprometida de USD 314 millones.

7.141 Como se puede desprender, bajo la consideración de que uno de los accionistas del Concesionario en ese momento era una empresa constructora y sería en quien recaería el diseño y la construcción de las fases 1 y 2 de la ampliación y mejora del AIJCh, el Concedente con la conformidad de OSITRAN, decidieron incluir el texto del numeral 5.7.3 en la cláusula de Mejoras, porque podía haber el riesgo que se den incentivos para que dicho accionista pueda sobre valorar los costos de la construcción de las Mejoras.

7.142 Sin embargo, dado que el contexto ha cambiado y LAP ya no cuenta entre sus socios a una empresa constructora, considerando además que el contrato para ejecutar el proyecto de ampliación del AIJCh se hará bajo la modalidad de EPC (suma alzada), se propone el texto indicado líneas arriba (parte subrayada) para incluirlo en la cláusula 5.7 del Contrato de Concesión, cláusula que ya fue materia de opinión del Regulador en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.

7.143 Es importante destacar también que esta propuesta de modificación no deja de regular el supuesto en que la construcción de las Mejoras sean realizadas por una empresa vinculada, en este supuesto se mantiene la exigencia al Concesionario respecto a que la modalidad de contratación sea a precios unitarios. Otro aspecto que destacar es que la modalidad de contratación de EPC a suma alzada permite la transferencia del riesgo constructivo (entendido como cambios en las cantidades y precios) hacia el contratista, lo cual es en esencia la forma cómo se consiguen eficiencias en los contratos de Asociación Público Privada, en favor del objeto del proyecto.

7.144 Por último, debe mencionarse que los cambios propuestos en esta cláusula no afectan en ningún sentido la función supervisora del Ositran, debido a que el (sic) dicho organismo regulador, así como la unidad ejecutora DGCA (sic), participarán desde el inicio en la revisión del expediente técnico, para que luego el Regulador a través de dicho expediente –que contempla su desarrollo basado en los RTM– realice una supervisión integral que siempre mantenga la calidad y los niveles de servicio de acuerdo, y siempre con autonomía de los mecanismo (sic) internos del Regulador y su supervisor”.

200. Sobre el particular, es necesario mencionar que, de acuerdo con su Propuesta Técnica, el Concesionario³⁵ tenía previsto como obligación contractual, realizar el diseño y construcción de las Mejoras en el AIJCh, bajo la modalidad contractual de EPC (*Engineering, Procurement and Construction*)³⁶ - (Suma Alzada)³⁷, utilizando como proveedores de los servicios de

³⁵ Consorcio, que al inicio de la Concesión, estaba formado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (en ese entonces denominado Flughafen Frankfurt/Main AG); por Bechtel Enterprises Services, Ltd. (en ese entonces Bechtel Enterprises International, Ltd.), parte del conglomerado Bechtel, un grupo empresarial norteamericano originalmente dedicado a la construcción; y por Cosapi S.A., una compañía constructora peruana, ganó la licitación de la concesión otorgada por el Estado Peruano para la construcción, operación y transferencia (“BOT”) del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (AIJCh) en la provincia constitucional del Callao, Lima, Perú.

³⁶ Debe señalarse que los proyectos desarrollados a través de contratos EPC son aquellos en los que el dueño del proyecto contrata los servicios de ingeniería, abastecimiento y construcción a un contratista, donde el contratista diseña la instalación, adquiere los materiales necesarios y construye el proyecto. Un modelo de proyecto habitual es el proyecto llave en mano mediante un precio fijado a través de un contrato tipo EPC.

³⁷ El término “suma alzada” es recogido en la doctrina general en materia de los Contratos de Obra, en el mundo privado. Al respecto el artículo 1771° del Código Civil regula la figura jurídica de Contrato de Obra Suma Alzada, sistema a través del cual lo que se acuerda entre las partes contratantes es que, por un lado, se ejecute una determinada obra a cambio de una suma fija como retribución por el servicio y que la obra se realice en un plazo

diseño y construcción a empresas (Bechtel y COSAPI) que formaban parte de la empresa Concesionaria.

201. Asimismo, el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión establece una serie de etapas para la ejecución de cada proyecto, denominadas "Etapas de Desarrollo", las cuales son evaluadas formalmente por OSITRAN. Dicha cláusula establece en la Etapa de Desarrollo 6 que el Concesionario puede realizar un concurso para seleccionar la empresa que diseñará y ejecutará el proyecto de construcción (de ser aplicable). Así, el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

"1.29 Documentación Descriptiva y el Proceso de Desarrollo de los Proyectos de los Planes Maestro Aeroportuarios.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad.

Las etapas de desarrollo y de evaluación formal por parte de OSITRAN, de cada proyecto, serán las siguientes:

(...)

- Etapa de Desarrollo 6 - Concurso para el proyecto de construcción y adjudicación del contrato de construcción (de ser aplicable). (...)*

El Concesionario deberá entregar a OSITRAN los siguientes documentos al final de cada etapa de desarrollo para su evaluación, aprobación o desaprobación:

- Planos gráficos, a escala, de arquitectura e ingeniería civil, estructural, electromecánica, informática e información pública y especificaciones técnicas para cada disciplina.*

(...) "

202. Como puede apreciarse, el Contrato de Concesión no establece la modalidad de contratación a la cual debe sujetarse el Concesionario para seleccionar a la empresa que diseñará y ejecutará las inversiones; es decir, no establece si éste debe contratar bajo la modalidad de suma alzada, precios unitarios, sistema mixto u otra modalidad contractual que pudiera ser aplicable. Asimismo, tampoco restringe que las contrataciones que efectúe el Concesionario se sujeten a una única modalidad.

203. Sin embargo, en el marco de las negociaciones de la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, mediante Oficio N° 645-2002-MTC/15.01 del 8 de julio de 2002, el Concedente remitió a este Organismo Regulador dos proyectos alternativos de adenda, conteniendo las modificaciones solicitadas por el Concesionario y aceptadas o replanteadas por el MTC, así como las propuestas de medidas compensatorias para el Estado. De esta manera, como parte de la Alternativa 2, el Concedente propuso la incorporación del numeral 5.7.3, mediante el cual se establecía la obligación del Concesionario de sustentar los montos derivados de la construcción de las Mejoras, presentando los precios unitarios a OSITRAN, para su correspondiente revisión y aprobación.

establecido, también prefijado por las partes contratantes. Así también, dicha modalidad contractual establece que la obra deberá estar definida por sus planos y especificaciones objeto del contrato principal, es decir, que para contratar bajo esta modalidad debe conocerse la cantidad de metros que se requiere ejecutar, para lo cual debe contarse con toda la ingeniería.

Ver: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/blogdemarioalva/2010/12/03/las-clases-de-contratos-de-construccion-y-su-afectacion-al-igv/>

204. Al respecto, en la opinión de este Organismo Regulador, emitida mediante el Informe N° 035-02-GRE-OSITRAN, se indicó lo siguiente:

"(...) La divergencia entre el valor de la inversión reportada por LAP y el valor de mercado de la inversión constituiría el beneficio para los usuarios; teniendo en cuenta que los proveedores de los servicios de diseño y construcción son los accionistas de LAP, existen incentivos para sobre valorar los costos de construcción de las mejoras. La valorización de este beneficio depende de la predisposición que tenga el concesionario para incrementar los costos multiplicada por el porcentaje de sobre estimación de los costos. (...)

(...) se sugiere que el texto propuesto se modifique de tal manera que no supedita la construcción de las mejoras a la revisión y aprobación de los precios unitarios por parte de OSITRAN, sino que se establezca la obligación de presentarlos para el reconocimiento de las inversiones. Esta modificación tiene el mismo efecto anterior, disminuye los incentivos a sobreestimar costos, pero confiere mayor flexibilidad al proceso de construcción de las mejoras en el AIJC."

[El subrayado es nuestro]

205. Como puede advertirse, la inclusión del numeral 5.7.3 en el Contrato de Concesión –a través de la Adenda N° 3- estuvo motivada por la existencia del riesgo de sobrevaloración de los costos de construcción de las Mejoras, toda vez que los proveedores de los servicios de diseño y construcción eran -en ese momento- accionistas de LAP (Bechtel y COSAPI).
206. Sin embargo, en la actualidad, ninguna de las empresas antes mencionadas que realizan servicios de construcción forman parte del accionariado de LAP³⁸. En el cuadro siguiente se detalla la composición del accionariado vigente del Concesionario.

Accionistas	Participación
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLWIDE	70,01%
INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION	19,99%
AC CAPITALES SOCIEDAD ADMINISTRADORA DE FONDOS DE INVERSION	10%

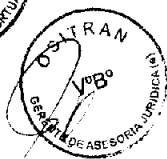
Fuente: LAP

207. Por tanto, en vista que la coyuntura particular que motivó la inclusión del numeral 5.7.3 ha desaparecido; y que, de acuerdo con la Propuesta Técnica del Concesionario, éste tiene previsto como obligación contractual, realizar el diseño y construcción de las Mejoras en el AIJC bajo la modalidad contractual de EPC (Suma Alzada), los costos de su ejecución serían los que determine el mercado. En ese sentido, con la modificación propuesta, se estaría volviendo al diseño original del Contrato de Concesión.

208. Sin perjuicio de lo anterior, resulta razonable que se establezca en el proyecto de Adenda que, en caso que la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas al Concesionario, será de aplicación lo señalado en el numeral 5.7.3. De esta manera, se mitiga el riesgo de sobrevaloración de los costos, que motivó la inclusión de dicho numeral en la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión.

³⁸ De acuerdo al Informe N° 0719-2016-JCA-GSF-OSITRAN, de fecha 06 de setiembre de 2016.

209. Adicionalmente, cabe indicar que actualmente el Regulador **supervisa las inversiones** en Mejoras ejecutadas por el Concesionario en el AIJCh, de acuerdo a lo establecido en la "Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – (AIJCh)", aprobada por el Consejo Directivo de OSITRAN mediante Resolución del Consejo Directivo de OSITRAN N° 034-2012-CD-OSITRAN.
210. La citada Directiva establece lineamientos para dar cumplimiento a lo señalado en el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, relacionado a la Etapa de Desarrollo 6, con el fin que el Concesionario pueda realizar el Concurso para el proyecto de construcción y adjudicación del contrato de construcción. Asimismo, la aplicación de esta Directiva permite contar con lineamientos para el seguimiento y control de los concursos privados que realice el Concesionario para la contratación de las empresas que ejecuten las obras como parte de las Mejoras en el AIJCh, siendo los entregables del expediente de la etapa de desarrollo 6: Bases del Concurso, Alcances y documentos técnicos, Invitaciones a Concurso, Plan de Trabajo, Cronograma de Ejecución del Postor Ganador, Evaluación Técnica y Económica, Orden de Compra/Servicio y Presupuesto del Postor Ganador, los cuales son presentados para revisión y aprobación de OSITRAN.
211. Al respecto, es necesario mencionar que el precio de un contrato de construcción de obra a Suma Alzada, es fijado por el mercado, mediante un concurso o licitación respectiva, tal como es recogido en el numeral 1.29 del Anexo 14 Contrato de Concesión (etapa 6). Asimismo, es necesario mencionar que el hecho de que el precio del contrato de construcción sea a suma alzada no tiene ninguna implicancia en el alcance de las obligaciones del constructor, en donde se verifica que se asegure la calidad del diseño y se cumpla con las normas y especificaciones técnicas propias de la industria y requisitos técnicos mínimos.
212. Es importante considerar, además, que la Concesión del AIJCh es autosostenible; es decir, que todos los riesgos son asumidos por el Concesionario, y que dicho esquema es consistente con la contratación a suma alzada, en la medida que los riesgos, equipos, materiales y horas hombre asociados al alcance de la construcción de la obra son de cargo del constructor.
213. En este sentido, la Directiva antes señalada recoge lo estipulado en el Numeral 1.29 del Anexo 14 – Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión, el cual establece diez (10) etapas de desarrollo a ser cumplidas por el Concesionario durante la ejecución de las Mejoras en el AIJCh y determina las actividades de supervisión a ser realizadas en la ejecución de dichas Mejoras; especificando el procedimiento y la metodología a seguir para la presentación, revisión, evaluación y aprobación de la documentación de dichas etapas de desarrollo.
214. De lo antes expuesto, puede señalarse que el reconocimiento de inversiones se efectúa sobre la base del Presupuesto de Obra del Postor Ganador, el cual se presenta en el expediente de la Etapa de Desarrollo 6, que cuenta con la conformidad del Regulador, acompañada de las valorizaciones de avance de obra y otros documentos relacionados que se indican en la "Directiva para el Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez – AIJCh" aprobada por el Consejo Directivo de OSITRAN mediante Resolución N° 010-2017-CD-OSITRAN. De esta forma, se da cumplimiento a lo señalado en el numeral 5.7.3, es decir, que



el Concesionario sustente en cualquier modalidad de contratación (Suma Alzada o Precios Unitarios), el desagregado de precios y de las cantidades de obra.

215. Cabe indicar que, dentro del marco de sus competencias, OSITRAN está facultado para emitir y, por ende, modificar este tipo de directivas para el reconocimiento de inversiones. En tal situación, para dar cumplimiento a lo señalado en la modificación del numeral 5.7.1 del Contrato de Concesión, se actualizaría la citada Directiva de Reconocimiento de Inversión a fin de adaptarla a las nuevas especificaciones del Contrato de Concesión.
216. Por tanto, consideramos que la inclusión acordada por las Partes resultaría razonable; por cuanto la supervisión que corresponde realizar al OSITRAN debe ser coherente con el Sistema de Contratación que se utilice para la ejecución de las Mejoras, previo concurso respectivo. En este sentido, se emite opinión favorable.

D.2. Inclusión del numeral 5 al Anexo 11

217. La propuesta de inclusión de este numeral remitida en el anterior proyecto de adenda contó con la opinión favorable de OSITRAN, tal como se aprecia en los numerales 382 al 383 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN. Dicha inclusión tiene por finalidad:

- i) Definir la forma en la cual el Concedente, a pesar de hacer entrega de los terrenos destinados para la ampliación del AIJCh, afrontará el tratamiento de las interferencias, preexistencias y similares identificadas por las Partes;
- ii) Establecer que los mayores costos en los que incurra el Concesionario como consecuencia de la necesidad sortear o liberar las interferencias, serán asumidos por el Concedente;
- iii) Establecer la fecha máxima en la que el Concedente liberará las dos interferencias que se encuentran pendientes en el área de ampliación del Aeropuerto (el Ducto de Gas Natural operado por Calidda y el Túnel de la Av. Gambetta); asimismo, establecer que en caso el Concedente no cumpla con dicha obligación dentro de los plazos máximos establecidos, se suspenderá automáticamente el plazo que tiene el Concesionario para la construcción de segunda pista de aterrizaje y que este tendrá la opción de resolver el Contrato;
- iv) Disponer que para la etapa de operación del Túnel de la Av. Gambetta, el Concesionario contratará los servicios de una empresa especializada para la realización de un estudio de riesgo; y;
- v) Establecer que el Concedente se obliga a implementar, mantener y garantizar la vigencia y aplicación de los protocolos de operación, seguridad, emergencia y plan de mantenimiento.

218. De la revisión del último proyecto de adenda remitido, se advierte que el texto de dicho numeral es el mismo, salvo por unos ajustes en el numeral 5.2, referidos a la fecha establecida como plazo máximo para que el Concedente libere las dos interferencias que se encuentran pendientes, conforme se observa a continuación:



PROYECTO DE ADENDA N° 7 (remitido mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25)	PROYECTO DE ADENDA N° 7 (remitido mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25)
"5.2 El Concedente se obliga a liberar las referidas interferencias, de acuerdo a lo siguiente: 5.2.1. Ducto de gas natural operado por CALIDDA, a más tardar al 30 de junio de 2017, de acuerdo a los términos establecidos en el Convenio u otro, que para tal fin han suscrito el Concedente y CALIDDA. 5.2.2. Túnel de la Av. Gambetta, a más tardar el 30 de junio de 2017. Para que se considere acreditada la liberación de esta interferencia, el Concedente deberá haber concluido la construcción, instalación y operatividad total de los sistemas del túnel, contar con la conformidad de la obra a cargo de Provias Nacional y desmontado la totalidad del campamento y zona de construcción del Túnel de la Av. Gambetta, debiendo quedar los terrenos en las mismas condiciones en que se encontraban antes del inicio de la obra. De la misma manera y en el mismo plazo la Av. Gambetta (trazo paralelo al túnel) deberá ser cerrada física y legalmente al tránsito."	"5.2 El Concedente se obliga a liberar las referidas interferencias, de acuerdo a lo siguiente: 5.2.1. Ducto de gas natural operado por CALIDDA, a más tardar al <u>01 de enero de 2018</u>, de acuerdo a los términos establecidos en el Convenio u otro, que para tal fin han suscrito el Concedente y CALIDDA. 5.2.2. Túnel de la Av. Gambetta, a más tardar el <u>01 de enero de 2018</u>. Para que se considere acreditada la liberación de esta interferencia, el Concedente deberá haber concluido la construcción, instalación y operatividad total de los sistemas del túnel, contar con la conformidad de la obra a cargo de Provias Nacional, y desmontado la totalidad del campamento y zona de construcción del Túnel de la Av. Gambetta, debiendo quedar los terrenos en las mismas condiciones en que se encontraban antes del inicio de la obra. De la misma manera y en el mismo plazo la Av. Gambetta (trazo paralelo al túnel) deberá ser cerrada física y legalmente al tránsito."

219. Así, en el anterior proyecto de adenda se indicó que el plazo máximo para la liberación de interferencias, era el 30 de junio de 2017, mientras que en el actual proyecto, dicho plazo ha sido postergado hasta el 1 de enero de 2018.

220. A efectos de sustentar dicha modificación de plazos, el MTC ha señalado lo siguiente:

- **En relación al Túnel Gambetta:**

En el numeral 7.246 del Informe N° 505-2017-MTC/25, el Concedente señala que mediante Memorando N° 2419-2017-MTC/20, el Director Ejecutivo de Provias Nacional se pronuncia sobre el nuevo plazo en el que se liberará esta interferencia, considerando además aspectos relacionados con la operación del túnel.

Al respecto, indica que se vienen desarrollando distintas acciones para la culminación de la obra del túnel Gambetta, como: i) la implementación de la operación del referido túnel, ii) el cierre de la actual Avenida Néstor Gambetta y; iii) la ejecución de obras accesorias. Asimismo, mencionan que todas las anteriores acciones serán concluidas "a más tardar el 29 de Diciembre del 2017".

- **En relación al Contrato de Calidda:**

En el numeral 7.252 del Informe N°505-2017-MTC/25, el Concedente señala que mediante Carta s/n de fecha 18 de mayo del 2017, Calidda ha solicitado una ampliación de plazo adjuntando un cronograma de obra actualizado hasta el 15 de setiembre de 2017. Al respecto, señalan que este cronograma se cumplirá considerando dos eventos: i) la emisión de autorización de derecho de vía sobre la Av. Gambetta y; ii) el levantamiento de la paralización de las obras en la zona del AAHH Juan Pablo II.

Con relación al inciso i), en el numeral 7.253 del informe antes señalado, el Concedente menciona que mediante el Memorando N°2297-2017-MTC/20 Provías Nacional remite la Resolución de Gerencia 055-2017-MTC/20.15 donde autoriza a la empresa CALIDDA al uso del derecho de vía de la ruta nacional PE-20 Av. Néstor Gambetta; y con relación al inciso ii), mencionan en el mismo memorando que Provías Nacional ha celebrado un acta de acuerdo con los pobladores del AAHH Juan Pablo II para el inicio de los trabajos de reubicación del ducto de gas.

Asimismo, el Concedente señala en el numeral 7.254 que estas restricciones han sido atendidas a través de Provías Nacional; mientras que en el numeral 7.255, señala que, considerando el plazo mayor referido al túnel Gambetta, es conveniente proyectar la fecha de culminación de igual forma para el 01 de enero del 2018.

221. Sobre el particular, cabe remarcar lo señalado en la opinión emitida por este Organismo Regulador con respecto a que, si bien el Concedente es el único competente y responsable de la liberación y tratamiento de las interferencias, por lo que corresponde a éste determinar las fechas en las que se compromete a liberarlas; los plazos para su liberación deben estar debidamente sustentados, toda vez que ello es indispensable para ofrecer al Concesionario un proyecto de inversión viable.
222. Lo anterior reviste mayor importancia, tomando en consideración que el incumpliendo del plazo máximo para el levantamiento de interferencias por parte del MTC, gatilla dos eventos: i) la suspensión del plazo de ejecución de la segunda pista de aterrizaje, lo que a su vez genera que dicha obra se culmine después de los cuatro (4) años previstos, en desmedro de los usuarios que tendrán que esperar más tiempo por la infraestructura; y, ii) la posibilidad que el Concesionario ejerza su derecho de terminación del Contrato o la prórroga del plazo de vigencia de la Concesión en aplicación del numeral 5.8 del Contrato de Concesión (Cláusula Penal).
223. En tal sentido, corresponde al Concedente tomar todas las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las fechas propuestas, más aun tomando en consideración que esta es la cuarta³⁹ vez que el Estado modifica los plazos para el cumplimiento de dicha obligación a través de una adenda.

³⁹ Contrato de Concesión suscrito (14/02/2001): Fecha máxima de entrega de terrenos el 14 de febrero de 2005.
Adenda N° 3 al Contrato de Concesión (30/09/2002): Fecha máxima de entrega de terrenos el 14 de febrero de 2006.
Adenda N° 4 al Contrato de Concesión (30/06/2003): Fecha máxima de entrega de terrenos el 14 de febrero de 2009.
Adenda N° 6 al Contrato de Concesión (08/03/2013): Fecha máxima de entrega de terrenos el 31 de diciembre de 2009.



E. Sobre la Cláusula Cuarta del proyecto de Adenda – Declaración de las Partes

224. A través de la Cláusula Cuarta del proyecto de Adenda anterior, las Partes propusieron, entre otros, que, durante la ejecución de las obras de ampliación del AIJCh, no le será exigible al Concesionario el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) referidos a espacio y tiempo de espera máximo contemplado en el Anexo 14 del Contrato de Concesión. Al respecto, OSITRAN recomendó que el proyecto de adenda precise los numerales de los dos RTM que se verán afectados durante este período de transición, siendo estos los referidos al cumplimiento del nivel de servicio óptimo en el terminal de pasajeros y el número de posiciones de estacionamientos de vehículos.
225. Adicionalmente, en el numeral 432 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador propuso una redacción alternativa al texto presentado por el MTC en dicho proyecto de adenda, con el fin de mantener la posibilidad de que OSITRAN verifique periódicamente el cumplimiento de los RTM por parte del Concesionario y, de ser el caso, determine si los incumplimientos detectados se han generado por la falta de espacio para la ampliación del terminal existente o si por el contrario, se han generado por causas imputables al Concesionario.
226. Al respecto, mediante el Informe N° 505-2017-MTC/25 y de la revisión del proyecto de adenda actual, se advierte que el Concedente ha acogido la propuesta del Regulador, tal como se muestra a continuación:

PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25 de fecha 30.12.2016)	PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25 de fecha 20.06.2017)
"CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES	"CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES
Las Partes acreditan que a la suscripción de la presente Adenda N° 7, EL CONCESIONARIO recibe la totalidad del área de ampliación del AEROPUERTO, de conformidad con el Anexo 11 del presente Contrato de Concesión. Las Partes acuerdan que durante la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del AEROPUERTO, para la infraestructura existente del mismo, no le será exigible al CONCESIONARIO el cumplimiento de los RTMs referidos a espacio y tiempo de espera máximo contemplados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión únicamente en lo que corresponde a la operación de la infraestructura existente del AEROPUERTO. Sin embargo, el CONCESIONARIO se compromete a hacer sus mejores esfuerzos, a fin de mantener los niveles y estándares de calidad y servicio establecidos en el Contrato de Concesión.	Las Partes acreditan que a la suscripción de la presente Adenda N° 7, EL CONCESIONARIO recibe la totalidad del área de ampliación del AEROPUERTO, de conformidad con el Anexo 11 del presente Contrato de Concesión. Las Partes acuerdan que durante la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del AEROPUERTO, para la infraestructura existente del mismo, no le será exigible al CONCESIONARIO el cumplimiento de los RTMs <u>de los numerales 1.21 y 1.22.2.A</u> contemplados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, <u>en aquellos niveles de servicio en los que el CONCESIONARIO estuviera impedido de cumplir, los cuales serán supervisados y revisados por OSITRAN.</u> Comprometiéndose, el CONCESIONARIO a hacer sus mejores esfuerzos, a fin de mantener los niveles y estándares de calidad y servicio establecidos en el Contrato de Concesión, <u>en aquellos RTMs que no podrán ser cumplidos.</u>



PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25 de fecha 30.12.2016)	PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25 de fecha 20.06.2017)
Asimismo, las Partes declaran que el terminal actual mantendrá las características de diseño y operación vigentes a la fecha de suscripción de la presente Adenda N° 7, no siendo aplicable a esta infraestructura, lo establecido en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA, durante el periodo de ejecución del proyecto de ampliación del Aeropuerto (nuevo terminal de pasajeros)."	Asimismo, las Partes declaran que el terminal actual mantendrá las características de diseño vigentes a la fecha de suscripción de la presente Adenda N° 7."

227. De lo expuesto, se advierte que el actual proyecto de Adenda establece de manera expresa los RTM (1.21 y 1.22.2.A) cuyo cumplimiento no será exigible al Concesionario respecto de la infraestructura existente, durante el periodo de ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del Aeropuerto; motivo por el cual se considera levantada la observación.
228. Asimismo, se ha señalado que corresponde a OSITRAN supervisar y revisar el cumplimiento de los niveles de servicio por parte del Concesionario, lo cual incluye los RTM 1.21 y 1.22.2.A que eventualmente podrían verse afectados. Al respecto, debemos señalar que el cambio propuesto no modifica las facultades de supervisión que corresponden efectuar al OSITRAN, toda vez que anualmente viene realizando mediciones de niveles de servicio (RTM) y verificando su cumplimiento.
229. Así, con la inclusión de la presente cláusula, los incumplimientos detectados serán revisados por OSITRAN a fin de determinar si los mismos obedecen a la falta de espacio para el crecimiento del terminal existente, caso en el cual será de aplicación la presente Cláusula Cuarta. Por lo antes señalado, se considera levantada la observación formulada por OSITRAN.

F. Sobre la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda – Compromisos de las Partes

230. La propuesta de inclusión de esta cláusula en el anterior proyecto de adenda remitido, contó con la opinión favorable de OSITRAN, con excepción de los literales D, E y F del numeral 5.1, en los que se requirió que se precisara la información faltante; tal como se aprecia en el numeral 437 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN. En dicha cláusula se identificaron los siguientes compromisos:

- Puente Santa Rosa: Construcción de un puente sobre el Río Rímac la cual será vía de acceso principal al nuevo Terminal, a cargo del Concedente, cuya construcción y puesta en operación será a más tardar a los 04 años contados desde el 1 de julio de 2017.
- Servidumbre: El Concedente se obliga a constituir una servidumbre de paso, gratuito y perpetuo a favor del Aeropuerto para facilitar el acceso a nuevas instalaciones del área remanente del predio Benavides ardiles.
- Interceptor Norte: El Concesionario acepta que esta infraestructura de servicio público se mantenga en su ubicación actual y por su parte el Concedente se compromete a que en caso se de presentarse cualquier afectación al proyecto de ampliación o a las instalaciones del aeropuerto causadas por esta infraestructura, por causas no imputables al Concesionario, asumirá los costos para solucionar dicha afectación.

- D. Colectores Bocanegra y Aeropuerto: Las Partes reconocen la existencia de estos 2 colectores que corren a través del área del Aeropuerto hasta la conexión del Interceptor Norte. El Concesionario, por encargo del Concedente, se obliga a efectuar su remoción o reubicación conectándolos al colector que sea más beneficioso dentro del área de la Concesión, con cargo a la Retribución que corresponde al Concedente.
- E. Montículo Av. Centenario: Identifican que es un Botadero o elevación artificial compuesto de por acumulación de tierras y residuos, ubicado al noroeste de la cabecera 15L de las Segunda Pista y colindante a la zona de ampliación del Aeropuerto, por lo que considerando que afecta a la operación de la Segunda Pista el Concedente se obliga a retirar como máximo el 31 de diciembre de 2019. Se deja abierta la posibilidad que vencido este plazo y las prórrogas de corresponder, el Concesionario podrá adecuar el diseño de elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación de la segunda pista y poder solicitar una ampliación de plazo prevista en la cláusula 5.6.2.1.
- F. Línea de Impulsión Sarita Colonia: Red de alcantarillado a presión ubicada debajo de la Av. Centenario, por lo cual las Partes reconocen la existencia de esta Línea de Impulsión, la cual se encuentra ubicada en el área destinada para la ampliación del Aeropuerto, correspondiendo al Concesionario efectuar su remoción o reubicación dentro del área de la concesión, con cargo automático a la Retribución.
- G. Sistema de luces de la segunda pista de aterrizaje: El Concesionario se compromete a adecuar los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación dentro del área de la concesión prevista en el Anexo 11 del Contrato de Concesión. El Concedente reconoce que esta adecuación podrá implicar un diferencial de costos, que serán descontados por el Concesionario de la Retribución, luego de que los montos sean aprobados por el Concedente, previa opinión del OSITRAN.

5.2 Las Partes declaran expresamente que durante la Vigencia de la Concesión todos los costos en los que incurra el Concesionario como consecuencia de la construcción y de la adecuación de los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje, o reubicación, remoción, remediación, reparación o cualquier otra forma de intervención con relación a las pre existencias detalladas en los literales C y E del numeral 5.1 de la Cláusula Quinta de la adenda, que afecten la ejecución del proyecto de ampliación, serán asumidas en su totalidad por el Concedente. Para tal efecto todos los costos en los que incurra el Concesionario, directamente o a través de sus contratistas, deberán ser identificados y sustentados debidamente, y serán descontados por el Concesionario de la Retribución, luego de que los montos sean aprobados por el Concedente, previa opinión del OSITRAN.

5.3 El Concesionario declara que la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual permitirá optimizar e incrementar la capacidad de atención a usuarios y sus operaciones, tiene un plazo de ejecución que se encuentra previsto en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, el cual se computa desde el 31 de mayo del 2018. Dicho plazo podrá ser prorrogado en caso el Concesionario no haya podido obtener las licencias y permisos administrativos respectivos por parte de las Autoridades, siempre que haya cumplido con los requisitos exigidos de acuerdo a las Leyes Aplicables.

5.4 Las Partes declaran que los montos descontados a la Retribución en virtud de la Adenda N° 7 seguirán el procedimiento previamente aprobado por las Partes.

231. De la revisión del último proyecto de adenda remitido, se advierte que el texto de dicha cláusula es el mismo, salvo por unos ajustes en los literales D, E y F del numeral 5.1 y en el numeral 5.3, conforme se observa a continuación:

PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 5023-2016- MTC/25 de fecha 30.12.2016)	PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 2570-2017- MTC/25 de fecha 20.06.2017)
5.1 Las Partes se comprometen a lo siguiente (...) D. Colectores Bocanegra y Aeropuerto: Las Partes reconocen la existencia de los Colectores Bocanegra y Aeropuerto (Plano Anexo XX) que corren a través del área del AEROPUERTO hasta la conexión del Interceptor Norte. Corresponderá al CONCESIONARIO efectuar su remoción o reubicación conectándolos al Colector Faucett, Interceptor Norte o a la ubicación que el CONCESIONARIO estime como técnicamente más beneficiosa dentro del Aeropuerto con cargo automático de la Retribución que corresponde al CONCEDENTE, una vez culminada la remoción o reubicación. Los documentos técnicos para la remoción o reubicación de los colectores deberán contar con la aprobación previa de SEDAPAL. De ser reubicados, la responsabilidad, operación, mantenimiento y/o cualquier modificación posterior serán de plena responsabilidad de SEDAPAL. Esta remoción o reubicación se ejecuta por encargo del CONCEDENTE. E. Montículo Av. Centenario: Botadero o elevación artificial compuesto por acumulación de tierras, escombros y residuos, que se encuentra ubicado al noroeste de la cabecera 15L de la segunda pista, con una elevación de, según detalle y características descritas en el Plano que como Anexo xx forma parte del presente documento. Las Partes reconocen la existencia del Montículo Av. Centenario, el mismo que se encuentra ubicado colindante a la zona de ampliación del AEROPUERTO. El CONCEDENTE se obliga a retirar dicho obstáculo, toda vez que afecta la operación de la segunda pista de aterrizaje según las características técnicas recogidas en el numeral 1.8 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.	5.1 Las Partes se comprometen a lo siguiente (...) D. Colectores Bocanegra y Aeropuerto: Las Partes reconocen la existencia de los Colectores Bocanegra y Aeropuerto (Plano <u>adjunto como Anexo 2 de la presente adenda</u>) que corren a través del área del AEROPUERTO hasta la conexión del Interceptor Norte. Corresponderá al CONCESIONARIO efectuar su remoción o reubicación conectándolos al Colector Faucett, Interceptor Norte o a la ubicación que el CONCESIONARIO estime como técnicamente más beneficiosa dentro del Aeropuerto con cargo automático de la Retribución que corresponde al CONCEDENTE, una vez culminada la remoción o reubicación. Los documentos técnicos para la remoción o reubicación de los colectores deberán contar con la aprobación previa de SEDAPAL. De ser reubicados, la responsabilidad, operación, mantenimiento y/o cualquier modificación posterior serán de plena responsabilidad de SEDAPAL. Esta remoción o reubicación se ejecuta por encargo del CONCEDENTE. E. Montículo Av. Centenario: Botadero o elevación artificial compuesto por acumulación de tierras, escombros y residuos, que se encuentra ubicado al noroeste de la cabecera <u>15R</u> de la segunda pista, con una elevación <u>de 20 m.s.n.m.</u>, según detalle y características descritas en el Plano que como Anexo <u>3</u> forma parte de la presente <u>adenda</u>. Las Partes reconocen la existencia del Montículo Av. Centenario, el mismo que se encuentra ubicado colindante a la zona de ampliación del AEROPUERTO. El CONCEDENTE se obliga a retirar dicho obstáculo, toda vez que afecta la operación de la segunda pista de aterrizaje según las características técnicas recogidas en el numeral 1.8 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

PROYECTO DE ADENDA N° 7
(Remitido mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25 de fecha 30.12.2016)

Las obligaciones antes mencionadas deberán ser cumplidas por el CONCEDENTE como máximo al 31 de diciembre de 2019. Este plazo podrá ser prorrogado por acuerdo entre las Partes e incorporado en un acta, si por cualquier causa el inicio de las obras correspondientes a la Mejora Obligatoria se postergue según el plazo previsto en la cláusula 5.6.2.1. Vencido este plazo y las prórrogas, de corresponder, sin que el CONCEDENTE haya cumplido con dichas obligaciones, el CONCESIONARIO podrá: (1) adecuar el diseño de los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje, sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en el numeral 5.2 de la presente cláusula, (2) solicitar una ampliación del plazo previsto en la cláusula 5.6.2.1 del presente Contrato de Concesión.

- F. Línea de Impulsión Sarita Colonia: red de alcantarillado a presión ubicada debajo de la Av. Centenario, de una longitud de _____, según detalle y características descritas en el Plano que como Anexo _____ forma parte del presente documento.

Las Partes reconocen la existencia de la Línea de Impulsión Sarita Colonia, la misma que se encuentra ubicada en área destinada para el proyecto de ampliación del AEROPUERTO. Corresponderá al CONCESIONARIO efectuar su remoción o reubicación dentro del área de concesión, con cargo automático a la Retribución. Los documentos técnicos para la reubicación de esta infraestructura deberán contar con la aprobación previa de SEDAPAL. Una vez reubicada esta infraestructura, la responsabilidad, operación, mantenimiento y/o cualquier modificación posterior sobre la misma serán de plena responsabilidad de SEDAPAL. Esta remoción o reubicación se ejecuta por encargo del CONCEDENTE.

PROYECTO DE ADENDA N° 7
(Remitido mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25 de fecha 20.06.2017)

Las obligaciones antes mencionadas deberán ser cumplidas por el CONCEDENTE como máximo al 31 de diciembre de 2019. Este plazo podrá ser prorrogado por acuerdo entre las Partes e incorporado en un acta, si por cualquier causa el inicio de las obras correspondientes a la Mejora Obligatoria se postergue según el plazo previsto en la cláusula 5.6.2.1. Vencido este plazo y las prórrogas, de corresponder, sin que el CONCEDENTE haya cumplido con dichas obligaciones, el CONCESIONARIO podrá: (1) adecuar el diseño de los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje, sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en el numeral 5.2 de la presente cláusula, (2) solicitar una ampliación del plazo previsto en la cláusula 5.6.2.1 del presente Contrato de Concesión.

- F. Línea de Impulsión Sarita Colonia: red de alcantarillado a presión ubicada debajo de la Av. Centenario, de una longitud de 900 metros según el Plano que como Anexo 2 que forma parte de la presente adenda.

Las Partes reconocen la existencia de la Línea de Impulsión Sarita Colonia, la misma que se encuentra ubicada en área destinada para el proyecto de ampliación del AEROPUERTO. Corresponderá al CONCESIONARIO determinar si es necesario remover o reubicar esta infraestructura. En el caso que el CONCESIONARIO defina que si se hace necesaria su remoción o reubicación para efectos de ejecutar el proyecto de ampliación del AEROPUERTO, el CONCESIONARIO deberá efectuar su remoción o reubicación dentro del área de concesión, con cargo automático a la Retribución. Los documentos técnicos para la reubicación o permanencia de esta infraestructura deberán contar con la aprobación previa de SEDAPAL. En el supuesto que la mencionada infraestructura permanezca en su ubicación actual o, una vez reubicada ésta, la responsabilidad, operación, mantenimiento y/o cualquier modificación posterior sobre la misma serán de plena responsabilidad de SEDAPAL. La remoción o



PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25 de fecha 30.12.2016)	PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25 de fecha 20.06.2017)
(...)	reubicación se ejecuta por encargo del CONCEDENTE.
5.3 El CONCESIONARIO declara que la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual permitirá optimizar e incrementar la capacidad de atención a usuarios y sus operaciones, tiene un plazo de ejecución que se encuentra previsto en el Anexo 6 del presente Contrato de Concesión, el cual inicia el 01 de enero de 2018. Dicho plazo podrá ser prorrogado en caso el CONCESIONARIO no haya podido obtener las licencias y permisos administrativos respectivos por parte de las Autoridades, siempre que haya cumplido con los requisitos exigidos de acuerdo a las Leyes Aplicables.	<u>El CONCESIONARIO se obliga a brindar todas las facilidades de acceso a SEDAPAL necesarias para la correcta operación de dicha infraestructura.</u>
(...)	(...)
5.3 El CONCESIONARIO declara que la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual permitirá optimizar e incrementar la capacidad de atención a usuarios y sus operaciones, tiene un plazo de ejecución que se encuentra previsto en el Anexo 6 del presente Contrato de Concesión, el cual <u>se computa desde el 31 de mayo del 2018</u> . Dicho plazo podrá ser prorrogado en caso el CONCESIONARIO no haya podido obtener las licencias y permisos administrativos respectivos por parte de las Autoridades, siempre que haya cumplido con los requisitos exigidos de acuerdo a las Leyes Aplicables.	5.3 El CONCESIONARIO declara que la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual permitirá optimizar e incrementar la capacidad de atención a usuarios y sus operaciones, tiene un plazo de ejecución que se encuentra previsto en el Anexo 6 del presente Contrato de Concesión, el cual <u>se computa desde el 31 de mayo del 2018</u> . Dicho plazo podrá ser prorrogado en caso el CONCESIONARIO no haya podido obtener las licencias y permisos administrativos respectivos por parte de las Autoridades, siempre que haya cumplido con los requisitos exigidos de acuerdo a las Leyes Aplicables.

232. Con relación al **literal A del numeral 5.1**, si bien el texto del mismo no ha variado respecto de aquél sobre el cual este Organismo Regulador emitió opinión favorable, es recomendable que el Concedente evalúe la fecha de inicio para el cómputo del plazo para la construcción del puente Santa Rosa, considerando que ésta (01 de julio de 2017) se fijó a partir de la fecha máxima determinada para la liberación de las dos interferencias (Ducto de Gas de Calidda y Túnel Gambetta), cuyo plazo máximo en el proyecto anterior de adenda era el 30 de junio de 2017, el mismo que ha sido modificado en el último proyecto de adenda remitido, para el 01 de enero de 2018.



233. Con respecto al **literal D (Colectores Bocanegra y Aeropuerto)**, de lo presentado por el Concedente se observa que se ha precisado la inclusión del plano como Anexo 2, en el que se aprecian dichos colectores, tal como lo requirió OSITRAN, motivo por el cual se levanta la observación.



234. Con relación al **literal E (Montículo Av. Centenario)**, de lo presentado por el Concedente se observa que se ha precisado la inclusión del plano como Anexo 3, en el que se aprecia dicho montículo y se precisa su elevación respectiva, tal como lo requirió OSITRAN, motivo por el cual se considera levantada la observación. Sin perjuicio de ello, se reitera la recomendación formulada en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, respecto de que se garantice la eliminación de dicho obstáculo en el plazo propuesto por el Concedente, esto es, como máximo el 31 de diciembre de 2019, a fin de que no se genere ningún tipo de penalización de carga y alcance de las aeronaves usuarias de códigos D y E.



235. Con respecto al **literal F (Línea de Impulsión Sarita Colonia)**, de lo presentado por el Concedente se observa que hay algunas precisiones; asimismo, se adjunta un plano como Anexo 2, en el que se muestran las características de dicha línea de impulsión y se precisa su longitud respectiva; por lo que se considera subsanada la observación.
236. Asimismo, en dicho literal se adicionan unas precisiones, referidas a que corresponderá al Concesionario, en su calidad de responsable del proyecto de Ampliación del AIJCh, determinar si es necesario remover o reubicar la citada línea de impulsión; acotándose, que en la primera versión de adenda se disponía de manera directa la remoción o reubicación de la mencionada línea de impulsión. Asimismo, se adiciona la obligación del Concesionario de brindar todas las facilidades de acceso a SEDAPAL necesarias para la correcta operación de dicha infraestructura. Estas precisiones permiten evaluar previamente la necesidad de remover o reubicar la citada línea de impulsión y sobre las facilidades de acceso para la correcta operación de dicha infraestructura; por lo que no se presentan observaciones.
237. Con relación al **numeral 5.2**, el Regulador ya opinó favorablemente; no obstante, es importante señalar que el diferencial de costos de la obra, como consecuencia de la construcción y adecuación de los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación de la segunda pista o cualquier otra forma de intervención con relación a la pre existencia del Montículo Av. Centenario, deberá ser debidamente sustentado mediante el expediente técnico correspondiente. Asimismo, es importante mencionar que, teniendo en consideración el alcance y los efectos de esta inclusión, corresponde al MEF emitir opinión en el marco de sus competencias.
238. Con respecto al **numeral 5.3**, referido al Segundo Terminal, es necesario mencionar que el Contrato de Concesión⁴⁰ ha establecido como definición de Mejoras⁴¹ a las inversiones que realizará el Concesionario sobre los bienes de la Concesión destinados a optimizar la infraestructura aeroportuaria, diferenciando en Mejoras Obligatorias, Mejoras Eventuales y Mejora Complementarias, según corresponda. Así, el Contrato de Concesión describe como Mejoras Eventuales aquellas Mejoras que se requieren implementar sobre la base de los volúmenes de tráfico y otras consideraciones que se den en el curso ordinario de la operación del AIJCh.
239. Al respecto, podemos apreciar que de acuerdo a las estimaciones realizadas por LAP en su Propuesta Técnica, con base en sus propios pronósticos de demanda, para los años 12 al 15 de la Concesión se debía tener dispuesta la construcción del Nuevo Terminal con un flujo de pasajeros de aproximadamente 11,4 millones anuales, aspecto que ha sido largamente superado, toda vez que la demanda de pasajeros en el AIJCh para el año 2016 ha superado los 18,5 millones. Por tanto, la construcción del Nuevo Terminal ya se convirtió en una Mejora Obligatoria y corresponde establecer una fecha máxima para el inicio de su ejecución.



⁴⁰ Los numerales 1.31, 1.32, 1.33 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión definen el significado de Mejoras, Mejoras Complementarias y Mejoras Eventuales, respectivamente.

⁴¹ 1.31. "Mejoras" significarán los bienes muebles e inmuebles así como el producto de las inversiones a realizarse sobre los Bienes de la Concesión destinados a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario, conforme a lo estipulado en el Anexo 3 del presente Contrato, cuya adquisición y construcción será a cuenta y costo del Concesionario, conforme se establece en el presente Contrato. Las Mejoras tendrán la condición de Mejoras Obligatorias, Mejoras Eventuales y Mejoras Complementarias, según corresponda.



240. De la revisión del nuevo texto de adenda remitido por el Concedente, se observa que no hay variación en el numeral 5.3 respecto del proyecto de Adenda presentado inicialmente, excepto que la nueva fecha para el cómputo del plazo para la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros, se inicia el 31 de mayo del 2018, en reemplazo del 01 de enero de 2018 (consignado en la versión anterior de la adenda), sobre el cual el Regulador opinó favorablemente.

241. Al respecto, el Concedente señala como sustento de esta nueva fecha lo siguiente:

7.1 La construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros es una Mejora Eventual debido a que se encuentra prevista en el Anexo 6 del Contrato de Concesión (propuesta técnica presentada por el Concesionario).

7.2 El Nuevo Terminal de Pasajeros de acuerdo a la modificación planteada en la presente Adenda se configura en una obligación para el Concesionario, debido a que tendrá fecha de inicio (31 de Mayo 2018) y plazo de construcción de seis (06) años, de acuerdo a la propuesta del Concesionario establecida como Anexo 6 del Contrato de Concesión.

7.3 Esta actualización de la fecha para el inicio del Nuevo Terminal, se debe a la demora de la liberación de las interferencias de la cláusula 5.2.1 y 5.2.2, la cual dentro del proceso de negociación con el Concesionario de fecha 17.06.17, con presencia del Regulador, se llegó a un acuerdo respecto a la fecha del 31 de Mayo del 2018.

7.4 De acuerdo con esto, el Nuevo Terminal de Pasajeros a partir de la suscripción de la presente Adenda se vuelve obligación para el Concesionario, ya que su puesta en operación se encuentra regulada y desde el ámbito de desarrollo aeroportuario el Concesionario no tendría incentivos para construir la segunda pista de aterrizaje sin construir el Nuevo Terminal de Pasajeros, que servirá para albergar a las empresas aéreas incrementando los ingresos del Aeropuerto producto de la operación de la segunda pista. Esto se encuentra alineado con los incentivos comerciales del Concesionario.

7.5 El AICJH tiene la necesidad de que estas dos (02) Mejoras se desarrollen a la brevedad, ya que la infraestructura actual resulta limitada considerando la demanda actual de pasajeros que ha superado significativamente las proyecciones estimadas originalmente en el Contrato de Concesión."



242. Sobre el particular, el sustento presentado por el MTC para la fijación de una nueva fecha para el inicio de la construcción del segundo terminal de pasajeros considera la demora en la liberación de las dos interferencias señaladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11. En la versión anterior de la adenda, el plazo para dicha liberación era el 30 de junio de 2017 (a más tardar); sin embargo, en el último proyecto de adenda remitido, dicha fecha ha sido modificada al 01 enero de 2018. Por tal motivo, resultaría razonable la nueva fecha del inicio para la construcción del segundo terminal de pasajeros.



243. Asimismo, cabe señalar que, conforme se desprende de los antecedentes presentados por el Concedente, el plazo fijado para el inicio de la construcción del segundo terminal corresponde a un acuerdo adoptado por ambas Partes.

244. En tal sentido, considerando que la liberación de interferencias es competencia del Concedente y que la fecha de inicio para la construcción del segundo terminal está vinculada a dichas liberaciones más un plazo adicional de cinco meses, no se presentan observaciones.



245. Finalmente, se reitera lo mencionado en el numeral 442 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN con relación a que debe fijarse un plazo para que el MTC viabilice la cesión

temporal de las áreas adicionales de plataforma de las Fuerzas Armadas y Policiales al Concesionario, dada la actual situación de congestión en la plataforma del AIJCh.

G. Sobre la Cláusula Octava: Declaración

246. En el primer proyecto de adenda remitido por el Concedente, a través del Oficio N° 5023-2016-MTC/25, para opinión de OSITRAN, se incluyó en la Cláusula Octava una declaración de las Partes, a través de la cual estas reconocen que el Trato Directo llevado a cabo entre ellas en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión ha terminado, y ponen fin de manera definitiva a la disputa pendiente entre éstas concerniente a la demora incurrida en la entrega de los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCh hasta la fecha de la suscripción de la adenda, y la correspondiente extensión del plazo de la Concesión.
247. Sin embargo, en el proyecto de adenda remitido por el Concedente a través del Oficio N° 2570-2017-MTC/25, los referidos dos últimos párrafos de la Cláusula Octava fueron reemplazados por uno en el que las Partes expresaban que la suscripción de la adenda no implicaba de modo alguno una renuncia o limitación a cualquiera de los derechos que les asisten, así como tampoco respecto de hechos ocurridos antes de su suscripción.
248. Luego, a través del Oficio N° 2794-2017-MTC/25, recibido el 6 de julio de 2017, el Concedente informó a este Organismo Regulador que las Partes han acordado retirar el segundo párrafo propuesto en la Cláusula Octava del último proyecto de adenda remitido; tal como se muestra a continuación:

PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25 de fecha 30.12.2016)	PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 2794-2017-MTC/25 de fecha 06.07.2017)
CLÁUSULA OCTAVA: DECLARACIÓN <i>Las Partes declaran que el presente documento respeta la naturaleza del CONTRATO DE CONCESIÓN, así como las condiciones económicas y técnicas contractuales convenidas y el equilibrio económico financiero de las pretensiones a cargo de las Partes.</i> <i>Mediante esta Adenda, las Partes reconocen que el Trato Directo llevado a cabo entre ellas en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión ha terminado, y ponen fin de manera definitiva a la disputa pendiente entre las Partes concerniente a la demora incurrida hasta la fecha de suscripción de la presente adenda, en la entrega de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo establecido originalmente en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y la correspondiente extensión del plazo de dicho Contrato, en los términos que se detallan en la presente adenda.</i> <i>La terminación de la disputa será total y definitiva: total por cuanto involucra todas las</i>	CLÁUSULA OCTAVA: DECLARACIÓN <i>Las Partes declaran que la presente adenda respeta la naturaleza del CONTRATO DE CONCESIÓN, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, así como el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.</i> <u>La suscripción de la presente adenda no implica de modo alguno, una renuncia o limitación a cualquiera de los derechos que asisten a las Partes, así como tampoco respecto de hechos ocurridos antes de su suscripción.</u>

PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25 de fecha 30.12.2016)	PROYECTO DE ADENDA N° 7 (Remitido mediante Oficio N° 2794-2017-MTC/25 de fecha 06.07.2017)
reclamaciones presentadas relacionadas a la disputa señalada en el párrafo anterior y definitiva por cuanto ninguna de las Partes podrá reanudar el procedimiento ni iniciar posteriormente uno nuevo, que involucre cualquiera de las reclamaciones que son objeto de la disputa, sobre la base de los mismos hechos.	

249. Con respecto a la modificación de los términos establecidos en dicha Declaración, el Concedente ha señalado en su Informe N° 505-2017-MTC/25 lo siguiente:

"7.339 Finalmente, la parte final de la declaración señala que la presente adenda no implica de modo alguno, una renuncia o limitación a cualquiera de los derechos que asisten a las Partes, así como tampoco respecto de hechos ocurridos antes de su suscripción, esta redacción ya ha sido parte de otras modificaciones contractuales como la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana y su inclusión surge a requerimiento de los Concesionario [sic] que por consideraciones internas prefieren salvaguardar sus derechos respecto a hechos ocurridos con anterioridad.

7.340 Esta declaración para el caso de la presente Adenda N° 7 al Contrato de Concesión no significa asumir nuevos riesgos al Concedente, debido a que conforme se ha señalado respecto a la demora en la entrega de terrenos, el MTC y LAP de acuerdo al Acta de Trato Directo firmada con fecha 20 de diciembre de 2016, las Partes reconocieron que el Trato Directo llevado a cabo entre ellas en el marco de la Cláusula 17.1 del Contrato de Concesión había terminado, y ponían a fin de manera definitiva a la disputa pendiente entre las Partes concerniente a la demora incurrida hasta la fecha de suscripción de la referida Acta, en la entrega de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo establecido originalmente en el Contrato de Concesión y la correspondiente extensión del plazo de dicho Contrato, en los términos que se detallaron en el Acta suscrita.

7.341 En ese sentido, el MTC con la suscripción de la referida Acta puso punto final a la disputa y esto es total y definitivo por cuanto el Concesionario suscribió la referida acta por voluntad propia y manifestando su renuncia a reanudar cualquier procedimiento nuevo, que involucre cualquier reclamación, sobre la base del hecho de la demora en la entrega de los terrenos por parte del Concedente."

[Énfasis y subrayado son nuestros]

250. De los párrafos citados, se advierte que, a efectos de sustentar dicha versión de la cláusula octava del proyecto de adenda remitida mediante el Oficio N° 2570-2017-MTC/25, el Concedente aludió dos razones:

(i) Que dicha redacción ha sido utilizada en otras modificaciones contractuales, como en el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana; y que la referida modificación surge a pedido del Concesionario con la finalidad de salvaguardar sus derechos respecto de los hechos anteriormente ocurridos.

(ii) Que dicha propuesta de modificación no significa que el Concedente asumirá nuevos riesgos, ya que, de conformidad con lo acordado por las partes en el Acta de Acuerdos suscrita vía Trato Directo, las Partes pusieron fin de manera definitiva a la

controversia relacionada con la demora en la entrega de terrenos necesarios para la ampliación del AIJCh, y renunciaron a iniciar cualquier procedimiento nuevo de reclamación.

251. Sobre el particular, con relación al primer argumento, dado que el texto de la cláusula octava vigente, remitido mediante el Oficio N° 2794-2017-MTC/25, ha eliminado el segundo párrafo inicialmente previsto, carece de necesidad emitir pronunciamiento respecto de lo indicado por el MTC.

252. Con relación al segundo argumento del Concedente, este Regulador coincide en lo referido a que mediante el Acta de Trato Directo, las Partes pusieron fin de manera definitiva a la controversia relacionada con la demora en la entrega de terrenos necesarios para la ampliación del AIJCh, y renunciaron a iniciar cualquier procedimiento nuevo de reclamación respecto de dicha demora.

253. En efecto, en los numerales 7.340 y 7.341 de su Informe, el Concedente indica que "(...) de acuerdo al Acta de Trato Directo firmada con fecha 20 de diciembre de 2016, las Partes reconocieron que el Trato Directo llevado a cabo entre ellas en el marco de la Cláusula 17.1 del Contrato de Concesión había terminado, y ponían a fin de manera definitiva a la disputa pendiente entre las Partes concerniente a la demora incurrida hasta la fecha de suscripción de la referida Acta, en la entrega de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo establecido originalmente en el Contrato de Concesión y la correspondiente extensión del plazo de dicho Contrato, en los términos que se detallaron en el Acta suscrita. (...)"

254. Con relación a ello, cabe indicar que, a través del "Acta de Acuerdos en la etapa de trato directo de controversia relacionada al contrato de concesión para la construcción y explotación del aeropuerto internacional Jorge Chávez" suscrita por las Partes el 20 de diciembre de 2016, éstas de común acuerdo decidieron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por un periodo adicional de diez (10) años, invocando expresamente la aplicación de la cláusula 5.8 del Contrato de Concesión (Cláusula Penal). Es así que, la propuesta de modificación de la cláusula 3.1 del Contrato, remitida a través del proyecto de Adenda N° 7, tiene por finalidad incorporar en dicho Contrato, la materialización de un acuerdo previamente decidido y adoptado por las Partes, como parte de un Trato Directo. Por lo tanto, el Concedente ha otorgado al Concesionario el beneficio de obtener la ampliación del Contrato de Concesión, por aplicación de la cláusula resarcitoria referida; quedando claro que el Concesionario no puede reclamar mayores beneficios ni modificaciones derivados de la demora del Estado por la entrega de terrenos y la liberación de interferencias.

255. Al respecto, en la opinión de este Organismo Regulador, se indicó que OSITRAN no tiene competencia para participar ni para emitir opinión respecto de negociaciones derivadas de la aplicación del mecanismo de Trato Directo instaurado por las Partes, de conformidad con el marco normativo vigente, el cual establece que los tratos directos involucran únicamente a las Partes. En ese sentido, se señaló que no corresponde que OSITRAN participe en las negociaciones efectuadas por las Partes en el marco del mecanismo de solución de controversias establecido en el Contrato de Concesión, toda vez que el Regulador constituye un tercero ajeno a las Partes.

256. En efecto, de la documentación remitida por el Concedente, se advierte que la propuesta de modificación del numeral 3.1 del Contrato de Concesión, se origina en una decisión previamente tomada por el MTC y el Concesionario, la misma que a su vez constituye el resultado de la negociación directa que ambas Partes han realizado como consecuencia del



Trato Directo iniciado por LAP con el MTC, en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión, que establece claramente que cualquier conflicto o controversia que surja entre las Partes con relación al cumplimiento o cualquier otro aspecto relacionado al Contrato, será negociado directamente entre estas.

257. Sobre el particular, cabe indicar que los contratos de concesión de infraestructura de transportes contemplan la posibilidad de que las Partes, vía la suscripción de Actas de Trato Directo, puedan resolver válidamente las controversias que se presenten durante la ejecución contractual como una etapa previa antes de someter dichas controversias al arbitraje; vale decir, en este caso el Acta de Trato Directo constituye un instrumento contractualmente válido y vinculante, máxime si son las partes los actores legitimados para alcanzar dichos acuerdos.
258. Por lo expuesto, la propuesta de modificación del plazo de vigencia de la Concesión contemplada en la cláusula 3.1 constituye la materialización –a nivel del Contrato de Concesión- de la negociación y suscripción de un acuerdo previo y exclusivo entre el MTC y el Concesionario derivado del Trato Directo instaurado por las Partes, en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión, el cual resulta vinculante, al haberse realizado en ejercicio de las facultades establecidas en el contrato de concesión a las Partes, al ser éstos los actores legitimados para alcanzar dichos acuerdos.
259. Sin perjuicio de lo anterior, cabe remarcar que, en la opinión de este Organismo Regulador, se hizo referencia a la inclusión de un Apéndice 6 al Anexo 5 (consignado en el proyecto de adenda anterior) en el que las Partes incorporaban un mecanismo de estabilización de ingresos al Concesionario. En torno a ello, este Regulador indicó que el Concedente no había cumplido con sustentar la necesidad y pertinencia de la inclusión de dicho Apéndice, ni su vinculación con lo establecido en la referida Acta de Acuerdos de fecha 20 de diciembre de 2016, tal como fue solicitado en el Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN; motivo por el cual no fue posible emitir opinión al respecto.
260. Cabe indicar que, a través del Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN, notificado al Concedente mediante el Oficio N° 401-16-GG-OSITRAN con fecha 27 de diciembre de 2016, se indicó lo siguiente:

"62. Dentro de la evaluación y sustento técnico que el Concedente debe efectuar respecto de la propuesta final de Adenda que remitirá al Regulador para su opinión técnica, se deberá necesariamente tomar en consideración que con fecha 20 de diciembre de 2016, el Concedente y el Concesionario en el marco de lo establecido en la cláusula 5.8 del Contrato de Concesión, y como consecuencia de la demora en la entrega de terrenos por parte del MTC,⁶ suscribieron un Acta de Acuerdos mediante el cual acordaron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por diez (10) años adicionales al plazo establecido en la cláusula 3.1. del referido Contrato.

Nota a pie de página: ⁶ De acuerdo con el numeral 6 de los Antecedentes del Acta de Acuerdos, las Partes indican que el periodo total de demora a diciembre de 2016 es de 11 años y 10 meses."

[El subrayado es nuestro]

261. Sobre el particular, el Concedente ha señalado en su Informe N° 505-2017-MTC/25 lo siguiente:

"7.209 Teniendo en cuenta la opinión del OSITRAN, en la que, entre otros aspectos, señala que debe evaluarse y sustentarse la necesidad y pertinencia de la inclusión del Apéndice 6 del

Anexo 5, y su vinculación con lo dispuesto en la cláusula penal del Contrato de Concesión de conformidad con el Acta de Acuerdos de fecha 20 de diciembre de 2016, (...), se contrató los servicios de un experto en materia de regulación aeroportuaria que formule un diagnóstico y recomendaciones sobre la propuesta de modificación de la cláusula de régimen tarifario bajo renegociación entre las partes.

- 7.210 Entre las conclusiones del referido estudio se indica que el perjuicio ocasionado (debido a la demora en la entrega de terrenos) debe identificarse a través de la diferencia entre el valor presente de los flujos de caja para toda la duración de la concesión bajo el escenario "con retraso" y el escenario "sin retraso". Asimismo, el estudio indica que la reducción de los niveles tarifarios debido al retraso (en la entrega de terrenos) no justifica por sí sola una corrección tarifaria sino que debe evaluarse en combinación con otros elementos positivos que también se derivan del retraso, como: las ganancias de capital por posponer la inversión y la extensión del contrato en 10 años adicionales.
- 7.211 Esta conclusión arribada por el consultor, permite clarificar que efectivamente algún cambio contractual en el nivel tarifario justificado como una consecuencia del incumplimiento en la entrega de terrenos debe ser evaluado conjuntamente con los elementos positivos como es la ampliación de la concesión. Debe indicarse además que justificar la reducción del nivel tarifario (y por ende un menor nivel de ingresos futuros) como un daño o perjuicio causado por la demora en la entrega de terrenos, implica que el Concesionario (reclamante) tenga bajo su responsabilidad la carga de la prueba; es decir, que demuestre o evidencie la subsistencia de daños ocurridos, que no hayan sido compensados a través de la aplicación de cláusula penal del contrato de concesión.
- 7.212 Por otra parte de una evaluación cuantitativa, el consultor concluye que de la evidencia analizada no parece existir una reducción en valor presente de los flujos de caja de la operación aeroportuario con relación a los que LAP habría obtenido de haberse cumplido los plazos para la entrega de terrenos previstos inicialmente en el contrato de concesión. Esta conclusión basada en información cuantitativa demuestra que al vincular los beneficios de la ampliación de 10 años y el efecto en los ingresos debido a un menor nivel tarifario, no se evidencia que exista un desequilibrio en la concesión o algún perjuicio subsistente que afecte a LAP.
- 7.213 En consideración de esta primera evaluación, las Partes han arribado a un nuevo acuerdo respecto a la modificación del régimen tarifario establecido en el apéndice 2 del anexo 5. Este nuevo acuerdo admite retirar y desestimar los acuerdos previos arribados en los proyectos de adenda N° 7 referidos al mecanismo de estabilización de ingresos acordado en el proyecto de adenda contenido en el Oficio N° 5023-2016-MTC/25, así como el mecanismo de fijación tarifaria comprendida en proyecto de adenda N° 7 adjunta al Oficio N° 0509-2017-MTC/25."

[Énfasis y subrayado son nuestros]

262. De lo señalado por el Concedente, basado en un estudio contratado por este, se advierte que es responsabilidad del Concesionario demostrar la subsistencia de daños ocurridos producto de la demora en la entrega de terrenos, que no hayan sido compensados a través de la aplicación de la Cláusula Penal (numeral 5.8 del Contrato de Concesión) y con la ampliación de diez (10) años de vigencia de la Concesión pactada por las Partes a través del Acta de Acuerdos suscrita el 20 de diciembre de 2016; hecho que no ha ocurrido en el presente caso.
263. En efecto, a la fecha, LAP no ha demostrado a través de una evaluación económico-financiera la subsistencia de dichos daños. Por el contrario, la evaluación cuantitativa

efectuado por el consultor contratado por el Concedente, concluye que "al vincular los beneficios de la ampliación de 10 años y el efecto en los ingresos debido a un menor nivel tarifario, no se evidencia que exista un desequilibrio en la concesión o algún perjuicio subsistente que afecte a LAP". Así, de acuerdo a lo señalado expresamente por el MTC, sobre la base de dicha evaluación, ambas Partes, tanto el Concedente como el Concesionario, han acordado retirar y desestimar en el actual proyecto de adenda, el Apéndice 6 del Anexo 5 (incluido en la primera versión del proyecto de adenda remitido para opinión de este Organismo Regulador), referido al mecanismo de estabilización de ingresos.

264. Por tanto, en vista de que de la documentación proporcionada por el propio Concedente se advierte que: i) el Concesionario no ha demostrado la subsistencia de daños luego de ampliado el plazo de vigencia de la Concesión por diez (10) años, y que ii) con la desestimación del Apéndice 6 del Anexo 5 propuesto en el primer proyecto de adenda sometido a opinión de OSITRAN, las Partes estarían reconociendo que no existe un perjuicio subsistente que afecte a LAP; este Regulador colige que con la firma de la presente Adenda, se ha eliminado toda posibilidad de que el Concesionario pueda reclamar en el futuro reparación alguna a su favor o cualquier modificación al Contrato de Concesión por la demora en la entrega de terrenos por parte del Estado, la misma que ha quedado finiquitada con la suscripción del Acta de Acuerdo que amplía el período de la Concesión por diez (10) años.
265. Es importante mencionar que debido al pedido de ampliación de plazo de la Vigencia de la Concesión solicitado por el Concesionario, el MTC requirió, conforme se establece en el numeral 7.77 del Informe N° 505-2017-MTC/25 un informe legal al Estudio Rubio Leguía Normand y Asociados, a fin de establecer por cuanto tiempo correspondería ampliar el plazo de la Vigencia del Contrato de Concesión en aplicación de la cláusula penal debido al incumplimiento del Concedente. Al respecto, es conveniente mencionar que, en el análisis efectuado por el referido estudio de abogados, se mencionó lo siguiente:

"b) Contabilización del plazo a partir del plazo inicialmente previsto en el Contrato de Concesión
(...)

Lo anterior se refuerza en que si bien esta cláusula fue modificada por medio de la segunda adenda del Contrato de Concesión, sólo fue en lo referido a la determinación del cálculo de los montos indemnizatorios aplicables al Concesionario. Consecuentemente, el derecho de ampliación del Contrato de Concesión del Concesionario en ningún momento ha sido cuestionado o se ha pactado su eliminación, por lo que éste se puede ejercer válidamente. (...)"

266. Lo señalado por el referido estudio de abogados, citado por el Concedente en su Informe de sustento del actual proyecto de Adenda, demuestra que con la ampliación del plazo de la vigencia de la Concesión por diez (10) años, se ha efectuado el reconocimiento de beneficios (compensación) a favor de LAP, finalizándose cualquier disputa futura con respecto a la demora en la entrega de terrenos por parte del MTC por los hechos ocurridos en el pasado. De esta manera, se ha restablecido el equilibrio económico financiero para ambas Partes, vale decir, la proporcionalidad entre las obligaciones (costos) y derechos (beneficios) de cada una de las Partes.
267. Por tanto, resulta correcta la eliminación del segundo párrafo consignada en el proyecto de cláusula remitida inicialmente por el MTC, toda vez que con ello se entiende que se ha eliminado toda posibilidad de que LAP: i) reclame mayores beneficios a los otorgados por el Estado adicionales a la ampliación del plazo de vigencia de la Concesión otorgada; ii) solicite



la modificación al Contrato de Concesión por la demora en la entrega de terrenos por parte del Estado, máxime si el Acta de Trato Directo ha sido expreso al señalar que las Partes han concluido de manera definitiva la disputa pendiente, concerniente a la demora incurrida en la entrega de terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo establecido originalmente en el Contrato de Concesión; razón por la cual dicha declaración resulta plenamente válida y exigible.

268. En ese sentido, este Organismo Regulador emite opinión favorable a la Cláusula Octava del proyecto de Adenda remitido mediante el Oficio N° 2794-2017-MTC/25, en línea con el análisis realizado.
269. De igual forma, teniendo en cuenta las modificaciones realizadas a dicha cláusula, es necesario que el MEF, en el marco de sus competencias, emita opinión en relación a si con la actual redacción de la cláusula bajo análisis, podría generarse alguna contingencia o riesgo al Estado producto de reclamaciones futuras por parte del Concesionario, en tanto no se reconoce explícitamente en la redacción de la misma, la terminación total y definitiva de la disputa relacionada con la demora en la entrega de terrenos, como sí ocurre en el Acta de Trato Directo referida.

V. CONCLUSIONES

1. La solicitud de opinión técnica con respecto al proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, presentada por el Concedente a través del Oficio N° 2570-2017-MTC/25, cumple con los requisitos de admisibilidad previstos en el Contrato y la normativa vigente.
2. De acuerdo a la Cláusula Segunda del proyecto de Adenda remitido por el Concedente, ésta mantiene el mismo objeto del proyecto de Adenda sobre el cual este Organismo Regulador emitió opinión; esto es, establecer soluciones para remediar las diversas circunstancias que ponen en riesgo la continuidad de la Concesión; en particular, el desarrollo y ejecución del proyecto de ampliación del AIJCh, como parte de las Mejoras propuestas por el Concesionario; así como buscar iniciar las obras para dicha ampliación dando cumplimiento a la obligación del Estado Peruano de entregar las áreas de terreno necesarias conforme al Anexo 11 del Contrato de Concesión, adecuando cronogramas para la liberación de interferencias remanentes y preexistencias identificadas en dichos terrenos a la fecha de entrega por parte del Concedente.

Para tal efecto, el proyecto de Adenda remitido plantea modificar el Contrato de Concesión en los siguientes extremos:

- a) Modificación del numeral 1.1 (definición de Acreedores Permitidos);
b) Modificación del numeral 1.26 (definición de Ingresos Brutos);
c) Modificación del numeral 1.60 (definición de Valor Contable de las Mejoras);
d) Modificación del numeral 3.1 (Vigencia de la Concesión);
e) Modificación del numeral 3.2 (Prórroga de la vigencia de la Concesión);
f) Modificación del numeral 5.6.2.1 (Mejoras Obligatorias);
g) Modificación de los numerales 5.7 y 5.7.1 (Ejecución de las Mejoras);
h) Modificación del numeral 5.23 (Ampliación del Aeropuerto);
i) Modificación del literal c) del numeral 15.5 (Terminación de la Concesión);
Modificación del numeral 18.1 (Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto

Ambiental);

- k) Modificación del numeral 24.7 (Modificaciones);
- l) Inclusión del numeral 24.14 (Contratos con Terceros);
- m) Modificación del numeral 5 de las Condiciones Generales del Anexo 5
- n) Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5 (Política sobre Tarifas);
- o) Modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 del Anexo 5;
- p) Modificación del Anexo 10 (Entidades del Estado Peruano que realizan funciones en el Aeropuerto);
- q) Modificación del numeral 1 del Anexo 11 (Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto);
- r) Modificación del numeral 2 del Anexo 11 (Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto);
- s) Modificación del numeral 4 del Anexo 11 (Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto);
- t) Inclusión del numeral 5 al Anexo 11 (Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto);
- u) Modificación del Apéndice 1 del Anexo 11 (Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto);
- v) Modificación del numeral 1.1 del Anexo 14 (Requisitos Técnicos Mínimos)
- w) Modificación del Anexo 14 (del numeral 1.2 al 4); y,
- x) Eliminación del Anexo 19 (Criterios para la implementación del desarrollo de la infraestructura aeroportuaria).

4. En el presente Informe se han analizado los extremos de la Adenda señalados en el párrafo precedente, los cuales han sido organizados en cuatro (4) grandes bloques:

- A. Modificaciones cuyo texto se mantiene invariable respecto de aquel sobre el cual el Regulador emitió opinión favorable;
- B. Modificaciones que fueron observadas en la opinión técnica emitida por el Regulador;
- C. Modificaciones en las que el Regulador no pudo emitir opinión; y,
- D. Otros extremos del proyecto de Adenda cuyo texto ha variado.

5. Adicionalmente, se ha analizado los compromisos y declaraciones asumidos por las Partes a través de las Cláusulas Cuarta, Quinta y Octava del proyecto de Adenda, debido a que forman parte integrante del proyecto de Adenda remitido por el MTC.



- A. **Sobre las modificaciones cuyo texto se mantiene invariable respecto de aquel sobre el cual el Regulador emitió opinión favorable**

6. Los extremos de la Adenda que se señalan a continuación contaron con la opinión técnica favorable de este Organismo Regulador, emitida a través del Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN que aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN:



- Modificar el literal c) del numeral 15.5 (Terminación de la Concesión).
- Modificar el numeral 24.7 (Modificaciones)
- Incluir el numeral 24.14 (Contratos con Terceros)
- Modificar el numeral 5 de las Condiciones Generales del Anexo 5 (Política sobre Tarifas)
- Modificar el Anexo 10
- Modificar el numeral 2 del Anexo 11
- Modificar el numeral 4 del Anexo 11



- Modificar el numeral 1.1 del Anexo 14
- Eliminar el Anexo 19

7. Se ha verificado que el contenido de cada uno de los extremos de la adenda que se señalan en el párrafo precedente, se mantiene invariable en la nueva versión de adenda remitida por el Concedente a través del Oficio N° 2570-2017-MTC/25. Por tanto, se mantiene también la opinión favorable en dichos extremos, sobre la base de los argumentos expuestos por el Regulador en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.

B. Sobre las modificaciones que fueron observadas en la opinión técnica emitida por el Regulador

• **Modificación del numeral 1.1 (definición de Acreedores Permitidos)**

8. De conformidad con la cláusula 24.7 del Contrato de Concesión, a fin de suscribir la adenda propuesta, el Concedente debe contar previamente con la opinión de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado por el Concedente. El Concedente no se ha pronunciado sobre este aspecto, ni ha remitido documentación que permita verificar que se ha cumplido con la condición antes señalada o que la misma no resulte aplicable al presente caso. Siendo así, debemos reiterar que este Organismo Regulador ha cumplido con advertir oportunamente -a través del numeral 100 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN- que dicha condición debe ser cumplida, bajo responsabilidad del MTC.

9. El análisis de las modificaciones de los literales (iii), (iv), (vii) y (viii) del numeral 1.1. del Contrato de Concesión se encuentra desarrollado en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, en el que se emitió opinión favorable, la misma que se mantiene debido a que la redacción de los referidos literales no ha variado en el proyecto de Adenda materia de análisis.

10. Con relación al literal (vi) del numeral 1.1, si bien el Concedente ha presentado argumentos que sustentarían su modificación, éste no ha efectuado un análisis de la afectación que pudieran tener los Acreedores Permitidos actuales en el marco de los contratos de financiamiento vigentes que tiene LAP y las garantías otorgadas en éstos. Esto es un aspecto de suma importancia, más aún si con la modificación propuesta se está cambiando el esquema de prelación de pagos. En efecto, con el Contrato vigente los Acreedores Permitidos vinculados al Concesionario (sean o no multilaterales) cobran en segundo orden de prelación; no obstante, con la propuesta de modificación, un socio puede ser Acreedor Permitido y si éste además es una Multilateral de Crédito (como es el caso de IFC) puede llegar a cobrar hasta en primer orden.

11. En ese sentido, si bien este Organismo Regulador considera que podría ser viable la modificación propuesta, el Concedente debe verificar previamente que con la misma no se afecten los derechos y expectativas de cobro de los actuales Acreedores Permitidos, así como que no se desincentive la participación en el financiamiento del proyecto de Acreedores Permitidos distintos a los previstos en el literal vi).

12. Con relación a la incorporación del penúltimo párrafo de la definición de Acreedores Permitidos, referida a la posibilidad de que los representantes de los adquirentes de valores mobiliarios puedan actuar como Acreedores Permitidos, este Organismo Regulador opinó que esto podría ser viable únicamente de forma temporal hasta que se efectúe la colocación

financiera. Sobre el particular, esta opinión se encontraba relacionada con el destino que se podría dar a las garantías de la concesión en un Endeudamiento Garantizado Permitido.

13. Ahora bien, toda vez que dicho tema tiene que ver con la exposición de las garantías que aprueba el Estado, lo cual se relaciona a su vez con pasivos contingentes de éste, consideramos y recomendamos que, de conformidad con el artículo 57.2 del Reglamento de la Ley de APP, este asunto sea evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). Para tales efectos, recomendamos que el MEF tome en consideración que la cláusula 1.15 del Contrato de Concesión (definición de Endeudamiento Garantizado Permitido) y evaluar cómo podría repercutir sobre el Estado el hecho de tener como Acreedor Permitido también al intermediario. Asimismo, recomendamos que el MEF tome en cuenta que a la fecha diversos concesionarios han efectuado operaciones de financiamiento (a través del mercado de valores local o internacional), sin la necesidad de modificar la cláusula de Acreedores Permitidos a fin de que los intermediarios financieros reciban dicha calificación.

- **Modificación del numeral 1.26 (definición de Ingresos Brutos)**

Con respecto a la modificación del inciso (i)

14. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-OSITRAN, se emitió opinión desfavorable respecto a la inclusión de los términos "ganancias por instrumentos de cobertura", "penalidades" y "entre otros" en el inciso i) de la definición de Ingresos Brutos, debido a que las partes no remitieron el sustento correspondiente. Así, se advierte que el actual proyecto de adenda no incluye los términos "penalidades" y "entre otros", por lo que se da por levantada la observación en ese extremo.
15. Sin embargo, se verifica que el Concedente mantiene su posición respecto a la inclusión del término "*ganancias por instrumentos de cobertura*" en el inciso i) de la definición de Ingresos Brutos. Considerando que dicho concepto forma parte de los Ingresos Financieros y al no derivarse del aprovechamiento económico de la infraestructura aeroportuaria ni de la prestación de servicios derivados de la explotación de la Concesión, no debe de formar parte de la base para determinar la Retribución al Estado. En tal sentido, se da opinión favorable a la propuesta de modificación, por las razones expuestas en el presente informe.



16. Con el fin de salvaguardar que todos los conceptos que se pretendan excluir de los Ingresos Brutos estén claramente definidos, se recomienda que, al igual que la eliminación del término "entre otros", también se elimine el término "por ejemplo" consignado en el inciso i) de la mencionada propuesta de modificación.

Con respecto a la modificación del inciso (vi)



17. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, este Organismo Regulador emitió opinión favorable sobre la exclusión en la definición de Ingresos Brutos de aquellos ingresos provenientes de las indemnizaciones por daño, así como por el cobro de "*penalidades derivadas de contratos de diseño, procura, ingeniería, construcción y similares*". Sin embargo, en el actual proyecto de adenda, las Partes han cambiado dicha frase por el término "*penalidades derivadas de contratos suscritos con terceros*", es decir, sin especificar el tipo o modalidad de contrato al cual se refiere.



18. Se considera que dicha modificación no altera la opinión favorable emitida por el Regulador,

toda vez que en la misma se indicó que tales ingresos no están relacionados directamente con el aprovechamiento económico de la infraestructura aeroportuaria debido a que se generan de manera excepcional en los casos en que LAP se vea perjudicado de alguna manera por incumplimientos contractuales o daños por terceros a la infraestructura aeroportuaria. En ese sentido, se mantiene la opinión favorable respecto a la exclusión de dicho término de los Ingresos Brutos.

Con respecto a la modificación del inciso (vii)

19. En el Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, se emitió opinión desfavorable respecto a la exclusión de la base de Ingresos Brutos de los montos generados por *"la cesión; arrendamiento o explotación de bienes adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión"*, y propuso un texto alternativo que guarde relación con el sustento remitido por el Concedente, esto es, la exclusión de los ingresos vinculados a los activos dados de baja al término de su vida útil, bajo el entendido que éstos ya habrían dejado de usarse en la prestación de los servicios aeroportuarios y habrían sido reemplazados por otros.
20. De la revisión del texto remitido en el último proyecto de Adenda, se advierte que la propuesta de OSITRAN fue aceptada por las Partes, motivo por el cual se consideraría subsanada dicha observación.
21. Sin perjuicio de lo señalado en el presente acápite, considerando que, según el cálculo efectuado por el Concedente, la propuesta de modificación afectaría la base para el cálculo de la Retribución al Estado en aproximadamente 0,2%, corresponde al MEF, en el marco de sus competencias, emitir su pronunciamiento.

• **Modificación del numeral 1.6o (definición de Valor Contable de las Mejoras)**

22. A través de la modificación formulada, se propone la eliminación de la referencia a la cláusula 24.3 (Supervisión de Obras) del Contrato de Concesión, con el fin que OSITRAN, dentro del marco de su competencia y atribuciones, cuente con mayor flexibilidad y discrecionalidad para el ejercicio de la función supervisora respecto de las inversiones realizadas por los operadores secundarios, lo cual se realizará a través de los procedimientos establecidos por el Regulador.

23. OSITRAN emitió opinión favorable respecto de dicha modificación, sujeto a que se efectúe una precisión que deje claro que es obligación de LAP asumir los costos de dicha supervisión, tal como lo establece el Contrato de Concesión vigente. De la revisión de la segunda versión de proyecto de Adenda, se advierte que en éste se ha acogido el requerimiento del Regulador; por lo que se emite opinión favorable respecto de dicha modificación.

• **Modificación del numeral 5.6.2.1 (Mejoras Obligatorias)**

24. Con respecto a la reducción del plazo de ejecución de la segunda pista de aterrizaje, de cinco (5) a cuatro años (4) contados a partir de la liberación de las interferencias identificadas en el Anexo 11 del Contrato de Concesión (Túnel Gambetta y Gaseoducto operado por Calidda), se observa que no hay variación respecto de la propuesta de adenda sobre la cual el Regulador ya emitió opinión favorable; por lo que ésta se mantiene.

25. Con relación al derecho del Concesionario de suspender el plazo para la construcción de la segunda pista de aterrizaje, en caso el Concedente no cumpla con finalizar la liberación de las referidas interferencias en el plazo máximo establecido en la Adenda, por un período equivalente al de la demora ocasionada por el Concedente, se observa que no hay variación respecto de la propuesta de adenda sobre la cual el Regulador ya emitió opinión favorable; por lo que ésta se mantiene.
26. Con respecto al extremo de la modificación que le otorga el derecho al Concedente de declarar la caducidad de la Concesión recién luego de vencido el quinto año contado desde la liberación de las interferencias, vale decir, un año después de culminado el plazo que tiene el Concesionario para ejecutar la segunda pista de aterrizaje; el MTC ha mantenido su posición alegando que el Estado se encuentra en una mejor posición que la prevista inicialmente en el Contrato de Concesión, tomando en consideración la reducción del plazo de ejecución de la segunda pista, por lo que se requiere mantener el equilibrio entre las obligaciones de las Partes. Al respecto, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 57.2 del artículo 57 del Reglamento del DL 1224, corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emitir opinión sobre este aspecto, en el marco de sus competencias. para lo cual se recomienda que se tome en consideración si la penalidad aplicable por demora en la ejecución de obras produciría los impactos disuasorios correspondientes.
27. Finalmente, con relación a las obligaciones que el Concedente asume a través de CORPAC, se observa que no hay variación alguna respecto de la propuesta de adenda sobre la cual el Regulador ya emitió opinión favorable; por lo que ésta se mantiene.

• **Modificación del numeral 5.23 (De la ampliación del Aeropuerto)**

28. A través de esta modificación, las Partes propusieron eliminar:

- (i) El plazo máximo para la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCh.
- (ii) La cláusula 15.5 c) sobre caducidad relacionada con la entrega de terrenos.
- (iii) La posibilidad de entregas progresivas de áreas de terrenos requeridos para la ampliación del Aeropuerto.
- (iv) La identificación de ciertos inmuebles de propiedad del Concedente, ubicados dentro del área destinado para la ampliación del AIJCh.

29. Al respecto, OSITRAN emitió opinión favorable debido a que una vez que se proceda con la suscripción de la Adenda N° 7, el Concedente entregará la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto (sin perjuicio de las dos interferencias identificadas), de acuerdo a los nuevos términos del Anexo 11 del Contrato de Concesión que se propone en el proyecto de Adenda, motivo por el cual, las referidas disposiciones devienen en inaplicables al haber quedado desfasadas.

30. Adicionalmente, en el proyecto de Adenda sobre el cual se emitió opinión, se introdujo una salvedad en la cláusula 5.23 vigente (que establece que el área descrita en el Anexo 11, en su totalidad, será destinada para la ejecución de las Mejoras a que se refiere la cláusula 5.6 del Contrato de Concesión). Así, a través de la modificación propuesta, se estableció que la totalidad del área de la Concesión será destinada a la ejecución de Mejoras, "salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la conformidad de OSITRAN que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro".



31. Al respecto, este Regulador opinó que dado que es competencia exclusiva del MTC la liberación de los terrenos (incluidas las interferencias), de producirse este supuesto, correspondería al Concedente sustentar la aplicabilidad y viabilidad de esta cláusula, caso en el cual se podrá requerir la opinión técnica de OSITRAN, no así su conformidad, en el marco de sus competencias. En ese sentido, se requirió que se modifique dicho extremo de la cláusula.

32. De la revisión de dicha cláusula en el último proyecto de Adenda remitido, se advierte que el Concedente la ha reformulado, de acuerdo a lo solicitado por OSITRAN en el numeral 245 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN; por lo que se considera levantada la observación con respecto a dicha propuesta de modificación.

• **Modificación del numeral 18.1 (Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental)**

33. A través de dicha modificación, se propone lo siguiente: i) la inclusión de plazos para el Concedente y el Concesionario en el procedimiento de Auditoría Ambiental; ii) establecer la facultad del Concesionario para realizar las etapas de cuantificación, disposición y/o remediación de los pasivos ambientales identificados, en el supuesto que, al vencimiento del plazo que dispone el Concedente para emitir su pronunciamiento respecto a la auditoría ambiental, éste no lo haya hecho; iii) incorporar un procedimiento para la aprobación y retribución de los costos involucrados por las actividades de limpieza, remediación y/o disposición, que serán solventadas por el Concedente. Con relación a estos aspectos, OSITRAN emitió opinión favorable y dado que el texto de dichas propuestas de modificación se mantiene en el proyecto de Adenda remitido por el MTC, también se mantiene la opinión favorable.

34. Asimismo, a través de la modificación de dicha cláusula se precisó en el penúltimo párrafo el listado de actividades que deben ejecutar las Partes, incluyéndose las actividades de remediación y/o disposición, y eliminándose las actividades de mantenimiento y mitigación del daño ambiental. Al respecto, en el numeral 260 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, este Regulador solicitó que se precise que dichas actividades se encuentran relacionadas con los Pasivos Ambientales identificados producto de la Auditoría Ambiental, para lo cual propuso un texto alternativo, el cual ha sido acogido en el último proyecto de Adenda remitido; por lo que se considera subsanada la observación.

35. De otro lado, el Regulador recomendó al MTC que evalúe si el plazo establecido en el proyecto de Adenda (45 días calendario) para que apruebe los costos por las actividades de limpieza, remediación y/o disposición presentados por el Concesionario, es el adecuado, tomando en cuenta que, de no pronunciarse en el mismo, se generará la aprobación automática a favor del Concesionario. De lo expuesto por el Concedente y la DGASA, que es la autoridad competente en temas de auditoría ambiental, esta emitirá su pronunciamiento en los plazos previstos en la cláusula bajo análisis, siendo ello de su entera responsabilidad, motivo por el cual se considera subsanada la observación del Regulador.

• **Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5 (Política sobre Tarifas)**

36. Con respecto a la propuesta de modificación del numeral 2.1 del Anexo 5, que forma parte del Régimen de Tarifas y Precios Aplicables, OSITRAN emitió opinión favorable en los extremos referidos a:



- i) la eliminación de la obligación del Concesionario de realizar un proceso de subasta al mejor postor para asignar los locales señalados en dicho numeral que no califiquen como Servicios Esenciales, y
 - ii) la precisión que la infraestructura considerada como Facilidad Esencial en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público de OSITRAN (REMA) se registrará por lo establecido en dicho Reglamento.
37. El sustento de la opinión del Regulador fue desarrollado en los numerales 298 al 322 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN. Sin perjuicio de ello, tomando en cuenta que el diseño original del Contrato de Concesión prevé la participación de OSITRAN durante el proceso de asignación de áreas contempladas en el referido numeral 2.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el Regulador indicó la necesidad de incorporar un texto en la parte final de dicho numeral, a fin de garantizar que en los procesos de asignación de espacios que efectúe LAP, que no califiquen como Facilidad Esencial y que se encuentren listados en el numeral 2.1 del Anexo 5, se respete el principio de Libre Concurrencia previsto en dicho anexo.
38. De la revisión del último proyecto de adenda remitido por el Concedente, se advierte que este incluyó parcialmente la recomendación del Regulador, toda vez que solo incorporó uno de los dos párrafos propuestos. No obstante, el marco normativo vigente de OSITRAN es suficiente para ejercer las acciones que no fueron incluidas en el proyecto de adenda. Por tanto, este Regulador considera que, con la inclusión del primer párrafo propuesto en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, la observación ha sido levantada por el MTC.
39. De otro lado, con relación al término "otros" (para referirse a cualquier otra área), que fue incluido en el anterior proyecto de adenda, el Concedente ha suprimido dicho término; por lo que la observación realizada por el Regulador en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN ha sido levantada.

• **Modificación del Apéndice 2 e incorporación del Apéndice 6 en el Anexo 5**

40. Con relación a la aplicación del mecanismo de ajuste de RPI-X a los servicios del estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, del uso de puentes de abordaje y del uso de instalaciones de carga, cabe indicar que, si bien este Organismo Regulador emitió opinión favorable, del último proyecto de adenda remitido por el Concedente se advierte que dicha modificación ha sido retirada (omitida).



41. Al respecto, en línea con lo señalado en la opinión del Regulador y de conformidad con el marco contractual y normativo vigente, OSITRAN ha realizado dos revisiones de tarifas por el mecanismo RPI-X en las cuales se han incluido los servicios de TUUA de pasajeros, uso de instalaciones de carga, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje, sin necesidad de que todos esos servicios estén explícitamente mencionados en el Contrato de Concesión. Por tal razón, es igualmente viable prescindir de dicha modificación.



42. Con relación a la ampliación del siguiente periodo regulatorio, cabe indicar que, si bien este Organismo Regulador emitió opinión favorable, la misma fue dada tomando en consideración que tanto la segunda pista de aterrizaje como el nuevo terminal de pasajeros serán ejecutados dentro de los plazos previstos en el proyecto de adenda remitido.



43. Al respecto, en línea con la observación referida a la modificación del numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión (Mejoras Obligatorias), es preciso advertir que, con la propuesta de ampliación del periodo regulatorio hasta el 31 de diciembre de 2026, el Concesionario tendría garantizada la inclusión de los costos de la segunda pista de aterrizaje en el cálculo del factor de productividad, aun si ésta fuera ejecutada en cinco (5) años. Por tal motivo, se recomienda al Concedente, evaluar de manera integral las modificaciones propuestas, a efectos de generar los incentivos suficientes para que el Concesionario ejecute las Mejoras Obligatorias dentro de los plazos propuestos en beneficio de los usuarios.
44. Con relación a la inclusión de los Lineamientos Metodológicos, este Organismo Regulador emitió opinión favorable, la misma que se mantiene, toda vez que el texto propuesto en el Apéndice 5 no ha sufrido variaciones.
45. Finalmente, en la opinión emitida a través del Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN, este Organismo Regulador advirtió que el Concedente no cumplió con sustentar la necesidad y pertinencia de la inclusión del Apéndice 6 en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, ni su vinculación con el Acta de Acuerdos de fecha 20 de diciembre, a través del cual las Partes acordaron la ampliación de la vigencia de la Concesión por diez (10) años adicionales. Al respecto, si bien la inclusión de este apéndice ha sido desestimada por las Partes en el nuevo proyecto de adenda, las conclusiones sobre el análisis de este aspecto serán desarrolladas en el acápite referido a la Cláusula Octava del mismo.

C. Modificaciones sobre las cuales el Regulador no emitió opinión

- **Modificación de los numerales 3.1 (Vigencia de la Concesión) y 3.2 (Prórroga de la Vigencia de la Concesión)**

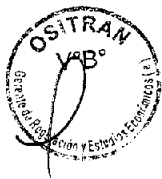
46. La propuesta de modificación del plazo de vigencia de la Concesión contemplada en la cláusula 3.1 constituye la materialización –a nivel del Contrato de Concesión– de la negociación y suscripción de un acuerdo previo y exclusivo entre el MTC y el Concesionario derivado del Trato Directo instaurado por las Partes, en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de ello, debe considerarse el análisis integral desarrollado en el acápite referido a la Cláusula Octava del proyecto de Adenda.

47. Asimismo, la opinión de este Organismo Regulador sobre la modificación del numeral 3.2 se encuentra en la misma línea que la referida a la modificación del numeral 3.1.

- **Modificación del numeral 1 del Anexo 11**

48. A través de dicha propuesta de modificación, se planteó reducir el área de terreno destinada a la ampliación, desarrollo y mejora de la infraestructura del AIJCh, alegando una posible contingencia con los pobladores de la zona.

49. De la revisión efectuada por el Regulador a la documentación presentada por el Concedente, se advierte que existe una reducción respecto del actual área para la Ampliación del AIJCh, de 6 843 721,3576 m² (vigente en el Contrato de Concesión) a 6 760 192,36 m² (contemplado en el proyecto de adenda materia de análisis). Con el fin de sustentar dicha modificación, el Concedente ha remitido el Plano 15 y la Memoria Descriptiva, debidamente visados por la Concesionaria y por la Oficina de Patrimonio del MTC, lo cual demuestra que ambas Partes



están de acuerdo con dicha modificación respecto de la nueva Área de Concesión descrita en el referido plano, la misma que –según indica el MTC- tiene por finalidad prevenir el surgimiento de conflictos sociales que pudieran impedir el normal desarrollo del proyecto de ampliación.

50. Asimismo, el MTC ha adjuntado el Memorando N° 059-2016-MTC/12.04 y el Informe N° 068-2017-MTC/12.04, a través del cual el Director General de Aeronáutica Civil emite opinión técnica con respecto a la reducción del área de ampliación del AIJCh, concluyendo que el nuevo lindero perimétrico propuesto en la modificación del Plano 15 no interferiría la Superficie Limitadora de Obstáculos de la segunda pista de aterrizaje del Aeropuerto.
51. En virtud a lo expuesto, se advierte que el Concedente ha remitido el sustento requerido por OSITRAN a efectos que pueda emitir la opinión correspondiente, lo cual incluye el pronunciamiento de la DGAC, que en su calidad de autoridad aeronáutica ha señalado que el nuevo lindero perimétrico no interfiere la Superficie Limitadora de Obstáculos de la segunda pista de aterrizaje del AIJCh. Por tanto, la opinión del Regulador es favorable respecto de este extremo.

- **Modificación del Apéndice 1 del Anexo 11**

52. El proyecto de adenda materia de análisis plantea la modificación del numeral 2 del Apéndice 1 del Anexo 11 del Contrato de Concesión, referido a Linderos y Medidas Perimétricas del área de los terrenos destinados a la ampliación del AIJCh, cuyo texto difiere del proyecto de adenda sobre el cual este Organismo Regulador se pronunció.
53. De la Memoria Descriptiva y el Plano P15, que es parte conformante de dicha memoria, se observa que se presentan los linderos y medidas perimétricas de los denominados Lotes A y B, áreas destinados a la ampliación del AIJCh, donde se muestran los vértices, lados y distancias de dichos lotes.
54. Al respecto, se advierte que el Concedente ha remitido la información técnica requerida por OSITRAN, al haber actualizado los linderos y medidas perimétricas, cuyas áreas cuentan con la conformidad del Concesionario, así como de la Oficina de Patrimonio del MTC. Por tanto, no se presentan observaciones a dicha modificación.



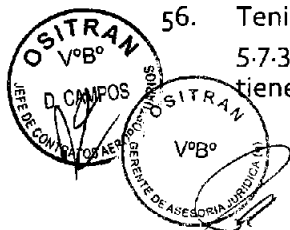
Otros extremos del proyecto de Adenda cuyo texto ha variado

- **Modificación de los numerales 5.7 y 5.7.1 (Ejecución de las Mejoras)**

55. De acuerdo a la modificación propuesta en el último proyecto de adenda remitido, el Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario. Solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, se agrega que en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en dicha cláusula.



56. Teniendo en consideración que la coyuntura particular que motivó la inclusión del numeral 5.7.3 ha desaparecido; y que, de acuerdo con la Propuesta Técnica del Concesionario, éste tiene previsto como obligación contractual, realizar el diseño y construcción de las Mejoras



en el AIJCh bajo la modalidad contractual de EPC (Suma Alzada), los costos de su ejecución serían los que determine el mercado. En ese sentido, con la modificación propuesta, se estaría volviendo al diseño original del Contrato de Concesión.

57. Sin perjuicio de lo anterior, resulta razonable que se establezca en el proyecto de Adenda que, en caso que la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas al Concesionario, será de aplicación lo señalado en el numeral 5.7.3. De esta manera, se mitiga el riesgo de sobrevaloración de los costos, que motivó la inclusión de dicho numeral.
58. Cabe indicar, además, que, dentro del marco de su competencia, OSITRAN está facultado para emitir y, por ende, modificar las directivas para el reconocimiento de inversiones. En tal situación, para dar cumplimiento a lo señalado en la modificación del numeral 5.7.1 del Contrato de Concesión, se actualizaría la Directiva de Reconocimiento de Inversión aprobada por este Organismo Regulador.
59. Por tanto, consideramos que la inclusión acordada por las Partes resultaría razonable; por cuanto la supervisión que corresponde realizar al OSITRAN debe ser coherente con el Sistema de Contratación que se utilice para la ejecución de las Mejoras, previo concurso respectivo.

• **Inclusión del numeral 5 del Anexo 11**

60. La propuesta de inclusión de este numeral remitida en el anterior proyecto de adenda contó con la opinión favorable de OSITRAN, tal como se aprecia en los numerales 382 al 383 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN. Dicha inclusión tiene por finalidad:

- i) Definir la forma en la cual el Concedente, a pesar de hacer entrega de los terrenos destinados para la ampliación del AIJCh, afrontará el tratamiento de las interferencias, preexistencias y similares identificadas por las Partes;
- ii) Establecer que los mayores costos en los que incurra el Concesionario como consecuencia de la necesidad sortear o liberar las interferencias, serán asumidas por el Concedente;
- iii) Establecer la fecha máxima en la que el Concedente liberará la dos interferencias que se encuentran pendientes en el área de ampliación del Aeropuerto, siendo estas, el Ducto de Gas Natural operado por Calidda y el Tunel de la Av. Gambetta; asimismo, establecer que en caso el Concedente no cumpla con dicha obligación dentro de los plazos máximos establecidos, se suspenderá automáticamente el plazo que tiene el Concesionario para la construcción de segunda pista de aterrizaje y que este tendrá la opción de resolver el Contrato.
- iv) Disponer que para la etapa de operación del Tunel Av. Gambetta, el Concesionario contratará los servicios de una empresa especializada para la realización de un estudio de riesgo; y;
- v) Establecer que el Concedente se obliga a implementar, mantener y garantizar la vigencia y aplicación de los protocolos de operación, seguridad, emergencia y plan de mantenimiento.



61. De la revisión del último proyecto de adenda remitido, se advierte que el texto de dicho numeral es el mismo, salvo por unos ajustes en el numeral 5.2, referidos a la fecha establecida como plazo máximo para que el Concedente libere las dos interferencias que se encuentran pendientes.
62. Así, en el anterior proyecto de adenda se indicó que el plazo máximo para la liberación de interferencias, era el 30 de junio de 2017, mientras que, en el actual proyecto, dicho plazo ha sido postergado hasta el 1 de enero de 2018. Respecto a la modificación de plazos el MTC adjunta el sustento respectivo.
63. Sobre el particular, cabe remarcar lo señalado en la opinión emitida por este Organismo Regulador con respecto a que, si bien el Concedente es el único competente y responsable de la liberación y tratamiento de las interferencias, correspondiendo a éste determinar las fechas en las que se compromete a liberarlas; los plazos para su liberación deben estar debidamente sustentados, toda vez que ello es indispensable para ofrecer al Concesionario un proyecto de inversión viable.
64. Lo anterior reviste mayor importancia, tomando en consideración que el incumpliendo del plazo máximo para el levantamiento de interferencias por parte del MTC, gatilla dos eventos: i) la suspensión del plazo de para la ejecución de la segunda pista de aterrizaje, lo que a su vez genera que dicha obra se culmine después de los cuatro años previstos; y, ii) la posibilidad que el Concesionario ejerza su derecho de terminación del Contrato o la aplicación de lo establecido en el numeral 5.8 del Contrato de Concesión (Cláusula Penal).
65. En tal sentido, corresponde al Concedente tomar todas las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las fechas propuestas, *máxime* tomando en consideración que esta es la cuarta vez que el Estado modifica los plazos para el cumplimiento de dicha obligación a través de una adenda.

E. Sobre la Cláusula Cuarta del proyecto de Adenda – Declaración de las Partes

66. A través de la Cláusula Cuarta del proyecto de Adenda anterior, las Partes propusieron, entre otros, que, durante la ejecución de las obras de Ampliación del Aeropuerto, no le será exigible al Concesionario el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTMs) referidos a espacio y tiempo de espera máximo contemplado en el Anexo 14 del Contrato de Concesión. Al respecto, OSITRAN recomendó que el proyecto de adenda precise los numerales de los dos RTMS que se verán afectados durante este período de transición, siendo estos los referidos al cumplimiento del nivel de servicio óptimo en el terminal de pasajeros y el número de posiciones de estacionamientos de vehículos.
67. Adicionalmente, en el numeral 432 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador propuso una redacción alternativa al texto presentado por el MTC en dicho proyecto de adenda, con el fin de mantener la posibilidad de que OSITRAN verifique periódicamente el cumplimiento de los RTM por parte del Concesionario, y de ser el caso, determine si los incumplimientos detectados se han generado por la falta de espacio para la ampliación del terminal existente o si por el contrario, se han generado por causas imputables al Concesionario.
68. Al respecto, de la revisión de la documentación remitida por el Concedente a través del Oficio N° 2570-2017-MTC/25, se advierte que el actual proyecto de Adenda establece de

manera expresa los RTM (1.21 y 1.22.2.A) cuyo cumplimiento no le será exigible al Concesionario respecto de la infraestructura existente, durante el periodo de ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del Aeropuerto; motivo por el cual se considera levantada la observación.

69. De igual modo, el actual proyecto de adenda señala que corresponde a OSITRAN supervisar y revisar el cumplimiento de los niveles de servicio por parte del Concesionario, lo cual incluye los RTM 1.21 y 1.22.2.A que eventualmente podrían verse afectados. Al respecto, debemos señalar que el cambio propuesto no modifica las facultades de supervisión que corresponden efectuar al OSITRAN, toda vez que anualmente viene realizando mediciones de niveles de servicio (RTM) verificando el cumplimiento de los mismos.
70. Así, con la inclusión de la presente cláusula, los incumplimientos detectados serán revisados por OSITRAN a fin de determinar si los mismos obedecen a la falta de espacio para el crecimiento del terminal existente, caso en el cual será de aplicación la presente Cláusula Cuarta. Por lo antes señalado, se considera levantada la observación formulada por OSITRAN.

F. Sobre la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda

71. La propuesta de inclusión de esta cláusula en el anterior proyecto de adenda remitido, contó con la opinión favorable de OSITRAN, con excepción de los literales D, E y F del numeral 5.1, en los que se requirió que se precisara la información faltante; tal como se aprecia en el numeral 437 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
72. De la revisión del último proyecto de adenda remitido, se advierte que el texto de dicha cláusula es el mismo, salvo por unos ajustes en los literales D, E y F del numeral 5.1, así como en el numeral 5.3.
73. Con relación al literal A del numeral 5.1, si bien el texto del mismo no ha variado respecto de aquél sobre el cual este Organismo Regulador emitió opinión favorable, es recomendable que el Concedente evalúe la fecha de inicio para el cómputo del plazo para la construcción del puente Santa Rosa, considerando que ésta (01 de julio de 2017) se fijó a partir de la fecha máxima determinada para la liberación de las dos interferencias (Ducto de Gas de Calidda y Túnel Gambetta), cuyo plazo máximo en el proyecto anterior de adenda era el 30 de junio de 2017, el mismo que ha sido modificado en el último proyecto de adenda remitido, para el 01 de enero de 2018.
74. Con respecto al literal D (Colectores Bocanegra y Aeropuerto), de lo presentado por el Concedente se observa que se ha precisado la inclusión del plano como Anexo 2, en el que se aprecian dichos colectores, tal como lo requirió OSITRAN, motivo por el cual se levanta la observación.
75. Con relación al literal E (Montículo Av. Centenario), de lo presentado por el Concedente se observa que se ha precisado la inclusión del plano como Anexo 3, en el que se aprecia dicho montículo y se precisa su elevación respectiva, tal como lo requirió OSITRAN, motivo por el cual se considera levantada la observación. Sin perjuicio de ello, se reitera la recomendación formulada en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, respecto de que se garantice la eliminación de dicho obstáculo en el plazo propuesto por el Concedente, esto es, como máximo el 31 de diciembre de 2019, a fin de que no se genere ningún tipo de penalización de carga y alcance de las aeronaves usuarias de códigos D y E.

76. Con respecto al literal F (Línea de Impulsión Sarita Colonia), de lo presentado por el Concedente se observa que hay algunas precisiones; asimismo, se adjunta un plano como Anexo 2, en el que se muestran las características de dicha línea de impulsión y se precisa su longitud respectiva; por lo que se considera subsanada la observación.
77. Asimismo, en dicho literal se adicionan unas precisiones, referidas a que corresponderá al Concesionario, en su calidad de responsable del proyecto de Ampliación del AIJCh, determinar si es necesario remover o reubicar la citada línea de impulsión; acotándose, que en la primera versión de adenda se disponía de manera directa la remoción o reubicación de la mencionada línea de impulsión. Asimismo, se adiciona la obligación del Concesionario de brindar todas las facilidades de acceso a SEDAPAL necesarias para la correcta operación de dicha infraestructura. Estas precisiones permiten evaluar previamente la necesidad de remover o reubicar la citada línea de impulsión y sobre las facilidades de acceso para la correcta operación de dicha infraestructura; por lo que no se presentan observaciones.
78. Con relación al numeral 5.2, el Regulador ya opinó favorablemente; no obstante, es importante señalar que el diferencial de costos de la obra, como consecuencia de la construcción y adecuación de los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación de la segunda pista o cualquier otra forma de intervención con relación a la pre existencia del Montículo Av. Centenario, deberá ser debidamente sustentado mediante el expediente técnico correspondiente. Asimismo, teniendo en consideración el alcance y efectos de esta inclusión, corresponde al MEF emitir opinión en el marco de sus competencias.
79. Con respecto al numeral 5.3, referido al Segundo Terminal, de la revisión del nuevo texto de adenda remitido por el Concedente, se observa una nueva fecha para el cómputo del plazo para la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros (31 de mayo del 2018), en reemplazo del 01 de enero de 2018 (consignado en la versión anterior de la adenda), sobre el cual el Regulador opinó favorablemente.
80. El sustento presentado por el MTC para la fijación de la nueva fecha para el inicio de la construcción del segundo terminal de pasajeros considera la demora en la liberación de las dos interferencias señaladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11, cuyo plazo en la versión anterior de la adenda era el 30 de junio de 2017 (a más tardar), habiendo sido modificado al 01 de enero de 2018 en el último proyecto de adenda remitido; por lo cual resultaría razonable la nueva fecha del inicio para la construcción del segundo terminal de pasajeros.
81. En tal sentido, considerando que la liberación de interferencias es competencia del Concedente y que la fecha de inicio para la construcción del segundo terminal está vinculado a dichas liberaciones más un plazo adicional de cinco meses, no se tienen observaciones.
82. Finalmente, se reitera lo mencionado en el numeral 442 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN con relación a que debe fijarse en la adenda un plazo para que el MTC viabilice la cesión temporal de las áreas adicionales de plataforma de las Fuerzas Armadas y Policiales al Concesionario, dada la actual situación de congestión en la plataforma del AIJCh.

G. Sobre la Cláusula Octava del proyecto de Adenda

83. El Concedente ha otorgado al Concesionario el beneficio de obtener la ampliación del

Contrato de Concesión por un periodo adicional de diez (10) años, por aplicación de la cláusula 5.8; quedando claro que el Concesionario no puede reclamar mayores beneficios derivados de la demora del Estado por la entrega de terrenos y la liberación de interferencias.

84. De la documentación remitida por el Concedente, se advierte que la propuesta de modificación del numeral 3.1 del Contrato de Concesión, se origina en una decisión previamente tomada por el MTC y el Concesionario, la misma que a su vez constituye el resultado de la negociación directa que ambas Partes han realizado como consecuencia del Trato Directo iniciado por LAP con el MTC, en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión, que establece claramente que cualquier conflicto o controversia que surja entre las Partes con relación al cumplimiento o cualquier otro aspecto relacionado al Contrato, será negociado directamente entre estas.
85. En efecto, cabe indicar que los contratos de concesión de infraestructura de transportes contemplan la posibilidad de que las Partes, vía la suscripción de Actas de Trato Directo, puedan resolver válidamente las controversias que se presenten durante la ejecución contractual como una etapa previa antes de someter dichas controversias al arbitraje; vale decir, en este caso el Acta de Trato Directo constituye un instrumento contractualmente válido y vinculante, máxime si son las partes los actores legitimados para alcanzar dichos acuerdos.
86. En ese orden de ideas, en la opinión de este Organismo Regulador, se indicó que OSITRAN no tiene competencia para participar en las negociaciones derivadas de la aplicación del mecanismo de Trato Directo instaurado por las Partes, de conformidad con el marco normativo vigente, el cual establece que los tratos directos involucran únicamente a las Partes, siendo el Regulador un tercero ajeno a las Partes.
87. Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo precedente, la propuesta de modificación del plazo de vigencia de la Concesión contemplada en la cláusula 3.1 constituye la materialización —a nivel del Contrato de Concesión— de la negociación y suscripción de un acuerdo previo y exclusivo entre el MTC y el Concesionario derivado del Trato Directo instaurado por las Partes, en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión, el cual resulta vinculante, al haberse realizado en ejercicio de las facultades establecidas en el contrato de concesión a las Partes, al ser éstos los actores legitimados para alcanzar dichos acuerdos.
88. Asimismo, de la documentación proporcionada por el propio Concedente se advierte que: i) el Concesionario no ha demostrado la subsistencia de daños luego de ampliado el plazo de vigencia de la Concesión por diez (10) años, y que ii) con la desestimación del Apéndice 6 del Anexo 5 propuesto en el primer proyecto de adenda sometido a opinión de OSITRAN, las Partes estarían reconociendo que no existe un perjuicio subsistente que afecte a LAP; este Regulador colige que con la firma de la presente Adenda, se ha eliminado toda posibilidad de que el Concesionario pueda reclamar en el futuro reparación alguna a su favor o cualquier modificación al Contrato de Concesión por la demora en la entrega de terrenos por parte del Estado, la misma que ha quedado finiquitada con la suscripción del Acta de Acuerdo que amplía el período de la Concesión por diez (10) años.
89. Por tanto, resulta correcta la eliminación del segundo párrafo consignada en el proyecto de cláusula remitida inicialmente por el MTC, toda vez que con ello se entiende que se ha eliminado toda posibilidad de que LAP: i) reclame mayores beneficios a los otorgados por el



Estado adicionales a la ampliación del plazo de vigencia de la Concesión otorgada en el Trato Directo; ii) solicite la modificación al Contrato de Concesión por la demora en la entrega de terrenos por parte del Estado, máxime si el Acta de Trato Directo ha sido expreso al señalar que las Partes han concluido de manera definitiva la disputa pendiente, concerniente a la demora incurrida en la entrega de terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo establecido originalmente en el Contrato de Concesión; razón por la cual dicha declaración resulta plenamente válida y exigible.

90. Por todo lo expuesto, este Organismo Regulador emite opinión favorable a la inclusión de la Cláusula Octava del proyecto de Adenda remitido mediante el Oficio N° 2794-2017-MTC/25, en línea con el análisis realizado. Asimismo, teniendo en cuenta el contenido de dicha cláusula, corresponde que el MEF emita opinión en el marco de sus competencias en relación a si con la actual redacción de la cláusula, podría generarse alguna contingencia o riesgo al Estado.

H. Sobre el Anexo 2 del presente Informe – Modificación del Anexo 14: Requisitos Técnicos Mínimos (numeral 1.2 al 4)

91. Mediante el Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, este Organismo Regulador emitió opinión favorable con respecto a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) que se listan en la sección I del Anexo 2 del presente Informe, los cuales al no haber sido modificados en el proyecto de Adenda remitido mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25, mantienen la opinión favorable emitida.

92. En la sección II del Anexo 2 del presente Informe, se han analizado las modificaciones a los RTM que contaron con opinión desfavorable de OSITRAN, emitida mediante el Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, las mismas que fueron materia de evaluación por parte del Concedente, luego de la cual éste remitió el Informe N° 505-2017-MTC/25 de fecha 20 de junio de 2017, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC. De la revisión de la información remitida, se concluye lo siguiente:

- a) **Numeral 1.16 - Sistema de iluminación del Campo Aéreo:** considerando que los Requisitos Técnicos Mínimos son aplicables tanto para la etapa de operación como para las etapas de diseño y construcción, y que, además, el numeral 2.2.1-B.3 "Fases de Desarrollo del Año 11 al Año 15" de la Propuesta Técnica, el Concesionario señala que proveerá dicho sistema para la segunda pista del AIJCH, consideramos favorable mantener y modificar el numeral 1.16 en los términos propuestos por el Concedente.

- b) **Eliminación del Numeral 1.19 - Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves:** el Concedente ha acogido la opinión del Regulador, respecto a la necesidad de actualizar los requisitos de capacidad mediante la elaboración de Estudios de Capacidad. Asimismo, en dicha propuesta el Concedente asume la responsabilidad de elaborar dichos Estudios y de contar con ellos debidamente aprobados antes de ser requeridos por el Concesionario en las actualizaciones del Plan Maestro. Este Organismo se encuentra de acuerdo respecto a la propuesta remitida por el Concedente, siendo necesario declarar dicha obligación en el numeral 1.19 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, por lo que este Organismo incluye una propuesta de redacción.

- c) **Modificación del Numeral 1.20 - Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas):** respecto a la propuesta acordada entre las Partes, este Regulador opina que, durante las etapas de planificación, desarrollo de ingeniería y operación, las Partes deben garantizar que el criterio de calidad acordado para la determinación del número de posiciones de contacto "90% de Pasajeros Embarcados", mantenga como mínimo la calidad de servicio a los pasajeros y eficiencia en las operaciones aéreas, considerada en la redacción original del RTM 1.20 del Anexo 14 (90% de posiciones de contacto), toda vez que ello fue uno de los objetivos del Estado Peruano durante la suscripción del Contrato de Concesión. En ese sentido, consideramos que se debe adoptar los lineamientos recomendados por la IATA para determinar el número de posiciones de contacto en función a proyecciones de demanda por segmento (nacional, internacional, tránsito), así como en función al nivel de servicio convenido entre el aeropuerto y las aerolíneas⁴². Asimismo, resulta importante que las Partes definan una Metodología para la determinación del número de posiciones de estacionamientos totales, pudiéndose adoptar metodologías desarrolladas por la FAA⁴³ que permiten mejores aproximaciones a la realidad de cada aeropuerto, para ello se deberá evaluar la conveniencia de corroborar los cálculos teóricos realizados en la etapa de planificación mediante el uso de software de simulaciones.
- d) **Modificación del Numeral 1.22.1.A.2 - Objetivos del Diseño de Terminales, Distancia Máxima Recorrida por un Pasajero:** el Concedente ha acogido el requerimiento de este Organismo, respecto a considerar como distancia máxima de recorrido de un pasajero sin ayuda mecánica, aquella recomendada por la IATA en su versión 10 del Manual ADRM⁴⁴.
- e) **Eliminación del Numeral 1.22.2.C - Veredas frontales del Edificio del Terminal:** Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó favorable respecto a la eliminación de los requerimientos para la longitud de veredas. Respecto a eliminar el RTM 1.22.2.C.4, referido al ancho de las veredas adyacentes a la fachada del Edificio Terminal, se verifica que el Concedente ha acogido la opinión del Regulador, manteniendo la redacción vigente.
- f) **Eliminación del Numeral 1.30 - Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario:** Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó que dicho numeral no debe eliminarse, sino más bien mantenerse, toda vez que contiene lineamientos básicos sobre cómo el Concesionario elaborará sus planes comerciales, administrativos, de negocios y de mantenimiento aeroportuario. Al respecto el Concedente, señala que la omisión del numeral 1.30 fue un error material encontrándose conforme sobre la permanencia del mismo, acogiendo lo señalado por el Regulador.
- g) **Eliminación del Numeral 1.31 - Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP):** Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-

⁴² Podría tomarse como práctica lo recomendado por IATA en su documento: Airport Service Level Agreement (SLA) – Best Practice.

⁴³ (ACRP) Report 25 "Airport Passenger Terminal Planning and Design".

⁴⁴ Airport Development Reference Manual.

OSITRAN, el Regulador opinó que dicho numeral no debe eliminarse, sino más bien mantenerse, toda vez que establece el marco sobre el cual se gestionará el Plan de Diseño y de Trabajo también denominado Presupuesto y Programa de Inversiones (PDT-PPI) del Concesionario para la expansión del AIJCH. Al respecto, el Concedente en el Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente señala que la omisión del numeral 1.30 fue un error material encontrándose conforme sobre la permanencia del mismo, acogiendo lo señalado por el Regulador.

h) **Modificación del Numeral 2.1 - Instalaciones Aeroportuarias:** Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó desfavorable respecto a eliminar el término "todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto", Asimismo, el Regulador consideró necesario mantener como parte de los requisitos criterios de índole estéticos, por lo que opinó desfavorable eliminar el término "especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario". Sobre el particular, el Concedente incorporó la recomendación del Regulador de mantener como requisito "*las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario*", a fin de mantener criterios estéticos en el numeral. Por otro lado, encontramos conforme la eliminación del término "todas las zonas del lado aire y lado tierra del aeropuerto", considerando que dicho ámbito de aplicación se encuentra cubierto por la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión y normatividad en materia ambiental en la materia (que defina el grado de limpieza de los ambientes).

i) **Eliminación del Numeral 3.3 - Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos – FAA:** Considerando los compromisos asumidos por el Concedente mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08, respecto de asegurar la aplicación de la normativa FAA en el ámbito de diseño de pavimento y construcción de elementos del lado aire, así como de asegurar su aplicación en la etapa de revisión del Plan Maestro y principalmente de disponer la incorporación de las Circulares de la FAA a la normativa aeronáutica nacional en caso de requerir su cumplimiento al Concesionario, este Organismo se encuentra de acuerdo respecto a la propuesta de eliminación del numeral 3.3 del Anexo 14 remitida mediante Informe N° 505-2017-MTC/25.

a) **Modificación del Numeral 3.4 - Recomendaciones IATA:** el Concedente acoge la propuesta del Regulador señalada en el Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, respecto a modificar el numeral 3.4 referido a las Recomendaciones IATA en los términos señalados por el Regulador. No obstante, se recomienda mejorar la redacción del numeral 3.4 citando el nombre original del Manual de la IATA.

- Por otro lado, en el numeral 6.170 del Informe N° 1315-2016-MTC/25, el Concedente señala que en el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, elaborado por la DGAC, se encuentra el sustento de las modificaciones propuestas para cada uno de los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

De la revisión a los documentos citados en los párrafos precedentes, se ha observado que para los numerales 1.22.1.B.3, 1.21.1.B.8, 1.22.2.B.4, 2.2 (mantenimiento y limpieza de la pintura de las paredes, ventanas, puertas, lámparas y rótulos iluminados) existen diferencias entre la propuesta de modificación del Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 (DGAC) y la propuesta de modificación del Anexo 14 del Informe N° 1315-2016-MTC/25 (DGCT); siendo la segunda propuesta, la que se ha considerado nuevamente en el Informe

Nº 505-2017-MTC/25. Siendo que la opinión favorable vertida por este Organismo Regulador mediante el Anexo 1 del Informe Nº 001-2017-GSF-GRE-GAJ-OSITRAN se ha emitido respecto a la propuesta de redacción y sustento remitido mediante el Informe Nº 1356-2016-MTC/12.08 elaborado por la DGAC.

Mediante Informe Nº 0339-2017-MTC/12.08 elaborado por la DGAC, se remite sustento complementario respecto a la redacción que deberá considerarse en lo estipulado para los RTMs 1.22.1.B.3, 1.21.1.B.8 y 1.22.2.B.4, 2.2 (mantenimiento y limpieza de la pintura de las paredes, ventanas, puertas, lámparas y rótulos iluminados). Sobre el particular, del análisis de la información remitida por la DGAC, este Organismo se encuentra conforme con mantener la redacción señalada en la Propuesta de Modificación del Anexo 14, remitida mediante Informe Nº 505-2017-MTC/25.

VI. RECOMENDACIÓN

Se recomienda al Consejo Directivo aprobar el presente Informe, que contiene la opinión técnica requerida por el Concedente respecto del proyecto de Adenda Nº 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Atentamente,



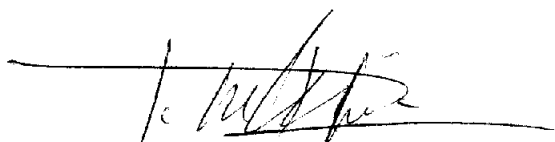
RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)



FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA

Gerente de Supervisión y Fiscalización



JORGE ARTOLA GRADOS

Gerente de Asesoría Jurídica (e)



Reg. Sal. 25125-17

DCampos/AQuispe/JGutierrez/MJuarez/VArroyo/MCaldas/mee



**OSITRAN
GERENCIA GENERAL**

PROVEIDO Nº 1343-2017-66

PARA :SCD

ACCIONES A SEGUIR :SE REMITE INFORME TÉCNICO PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA DEL CONSEJO DIRECTIVO

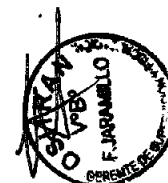
FECHA

11/07/17

PROYECTO DE ADENDA N° 7 AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AUJCH

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
1.1. "Acreedores Permitidos" significará, (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro, (ii) cualquier institución o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado Peruano mantenga relaciones diplomáticas, (iii) cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado Peruano y designada como banco extranjero de primera categoría en la Circular No 002-2000-EF/90 emitida por el Banco Central de Reserva o cualquier otra circular posterior que la modifique, y adicionalmente las que en que se incorpore nuevas instituciones; (iv) cualquier otra institución aprobada por el Concedente que tenga una clasificación de riesgo no menor a 'A' evaluada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores -CONASEV, (v) cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente, (vi) los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos otorgados y que, salvo en el caso que el socio sea una de las entidades referidas en el literal (i),	1.1 "Acreedores Permitidos" significará, (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro, (ii) cualquier institución o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado Peruano mantenga relaciones diplomáticas, (iii) cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado Peruano y designada como banco extranjero de primera categoría en la Circular No. 002-2000-EF/90 emitida por el Banco Central de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique, y adicionalmente las que la sustituyan, en el extremo en que se incorporen nuevas instituciones; (iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el Concedente que tenga una clasificación de riesgo no menor a 'A' evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores -CONASEV que tenga una clasificación de riesgo otorgada por una calificadora de riesgo internacional de reconocido prestigio, no menor a la clasificación de la deuda soberana peruana de largo plazo en moneda extranjera, (v) cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente, (vi) los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos otorgados y que, salvo en el caso que el socio sea una de las entidades referidas en el literal (i),	1.1 "Acreedores Permitidos" significará, (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro, (ii) cualquier institución o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado Peruano mantenga relaciones diplomáticas, (iii) cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado Peruano y designada como banco extranjero de primera categoría en la Circular No. 002-2000-EF/90 emitida por el Banco Central de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique, y adicionalmente las que la sustituyan, en el extremo en que se incorporen nuevas instituciones; (iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el Concedente que tenga una clasificación de riesgo no menor a 'A' evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores -CONASEV que tenga una clasificación de riesgo otorgada por una calificadora de riesgo internacional de reconocido prestigio, no menor a la clasificación de la deuda soberana peruana de largo plazo en moneda extranjera, (v) cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente, (vi) los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos otorgados y que, salvo en el caso que el socio sea una de las entidades referidas en el literal (i),

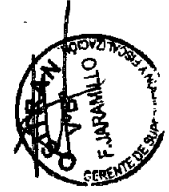
5



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario mediante oferta pública.	<u>quedan subordinados en el pago respecto de los créditos de los demás Acreedores Permitidos, (vii) todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes constituidos en el Perú o en el extranjero que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario o instrumento de deuda emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada, o través de Patrimonio Fideicometido, Fondos de Inversión o Sociedad Titulizadora, cualquiera de ellas constituida en el Perú o en el Extranjero, (viii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario o instrumento de deuda emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada.</u> <u>En el caso de los literales (vii) y (viii), será considerado Acreedor Permitido la institución financiera que actúe como el representante de los futuros adquirentes de los valores mobiliarios o instrumentos de deuda emitidos por el Concesionario (fiduciario, representante de obligacionista o equivalente). Dicho representante podrá ser el titular de las garantías del Endeudamiento Garantizado Permitido, actuando en representación de los adquirentes de dichos valores o instrumentos.</u> <u>En caso de créditos sindicados, los Acreedores Permitidos podrán estar representados por un Agente Administrativo o Agente de Garantías,</u>	<u>quedan subordinados en el pago respecto de los créditos de los demás Acreedores Permitidos, (vii) todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes constituidos en el Perú o en el extranjero que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario o instrumento de deuda emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada, o través de Patrimonio Fideicometido, Fondos de Inversión o Sociedad Titulizadora, cualquiera de ellas constituida en el Perú o en el Extranjero, (viii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario o instrumento de deuda emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada.</u> <u>En el caso de los literales (vii) y (viii), será considerado Acreedor Permitido la institución financiera que actúe como el representante de los futuros adquirentes de los valores mobiliarios o instrumentos de deuda emitidos por el Concesionario (fiduciario, representante de obligacionista o equivalente). Dicho representante podrá ser el titular de las garantías del Endeudamiento Garantizado Permitido, actuando en representación de los adquirentes de dichos valores o instrumentos.</u> <u>En caso de créditos sindicados, los Acreedores Permitidos podrán estar representados por un Agente Administrativo o Agente de Garantías,</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	el cual deberá cumplir con los requisitos indicados en los numerales (i) a (vii) precedentes. En ambos supuestos conforme a las disposiciones contractuales que regulan dichos instrumentos de deuda.	el cual deberá cumplir con los requisitos indicados en los numerales (i) a (vii) precedentes. En ambos supuestos conforme a las disposiciones contractuales que regulan dichos instrumentos de deuda.
1.26. "Ingresos Brutos" significará todo ingreso del Concesionario y las Filiales descontando el Impuesto General a las Ventas o el impuesto que lo sustituya, que afecta el valor agregado de sus operaciones de venta, prestación de servicios o contratos de construcción, percibido o devengado, lo que ocurra primero, sobre bases contables de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad aplicables en el Perú, por todas las fuentes de ingreso provenientes de cualquier actividad, operación, negocio, ventas y/o prestación de servicios realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, salvo y sujeto a lo dispuesto en el Anexo 5.	1.26. "Ingresos Brutos" significará todo ingreso del Concesionario y las Filiales descontando el Impuesto General a las Ventas o el impuesto que lo sustituya, que afecta el valor agregado de sus operaciones de venta, prestación de servicios o contratos de construcción, percibido o devengado, lo que ocurra primero, sobre bases contables de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad aplicables en el Perú, por todas las fuentes de ingreso provenientes de cualquier actividad, operación, negocio, ventas y/o prestación de servicios realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, salvo y sujeto a lo dispuesto en el Anexo 5.	1.26. "Ingresos Brutos" significará todo ingreso del Concesionario y las Filiales descontando el Impuesto General a las Ventas o el impuesto que lo sustituya, que afecta el valor agregado de sus operaciones de venta, prestación de servicios o contratos de construcción, percibido o devengado, lo que ocurra primero, sobre bases contables de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad aplicables en el Perú, por todas las fuentes de ingreso provenientes de cualquier actividad, operación, negocio, ventas y/o prestación de servicios realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, salvo y sujeto a lo dispuesto en el Anexo 5.
Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los recursos desembolsos provenientes de mutuos u otras modalidades de crédito, los depósitos, pagos o cobranzas que reciba el Concesionario v/o las Filiales para satisfacer pagos a favor de terceros, incluyendo tributos municipales, costos de servicios básicos -tales como energía eléctrica, agua y alcantarillado, telefonía fija, gas, así como otros servicios tales como aire acondicionado, recojo y disposición de residuos sólidos, servicios de red, etc., y los costos de transformación, de	Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los recursos recibidos o desembolsos provenientes de mutuos u otras modalidades de crédito, <u>ingresos financieros de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad (por ejemplo, intereses producto de instrumentos financieros, ganancia en cambio, ganancia por instrumentos de cobertura, descuentos obtenidos por pronto pago, entre otros), penalidades, así como los depósitos, pagos o cobranzas que reciba o realice el Concesionario y/o las Filiales para satisfacer</u>	Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los recursos recibidos o desembolsos provenientes de mutuos u otras modalidades de crédito, <u>ingresos financieros de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad (por ejemplo, intereses producto de instrumentos financieros, ganancia en cambio, ganancia por instrumentos de cobertura, descuentos obtenidos por pronto pago), así como los depósitos, pagos o cobranzas que reciba o realice el Concesionario y/o las Filiales para satisfacer pagos a favor de terceros,</u>



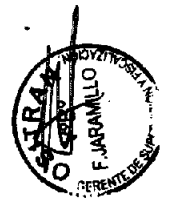
3



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
tratamiento o de mantenimiento en que el Concesionario incurra a efectos de poder brindar dichos servicios, entre otros, brindados por compañías no vinculadas al Concesionario; (ii) los ingresos que reciban las Filiales por parte del Concesionario, por concepto de construcción, ingeniería y diseño arquitectónico que estén dedicadas de manera preponderante a las actividades de diseño y construcción; (iii) únicamente los ingresos de la Filial que actúe como Operador Principal y que le sean pagados por el Concesionario exclusivamente con relación al Contrato de Operación; (iv) los ingresos de las Filiales que actúen como Operadores Secundarios y que hayan sido seleccionados mediante concurso público supervisado por OSITRAN, cualquiera que sea la fuente de pago; (v) los montos destinados para CORPAC S.A. por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) internacional y por la tarifa de aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Anexo 5 del presente Contrato; (vi) los ingresos que tengan su origen tanto en el pago de indemnizaciones de seguros - con excepción de seguros de lucro cesante- así como en el producto de la venta para la sustitución de bienes muebles del Concesionario que no fueron adquiridos para prestar servicios cuyos ingresos son considerados Ingresos Brutos; (vii) los montos generados por la cesión, arrendamiento o explotación de bienes adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales y que no sean parte integrante de los	pagos a favor de terceros, incluyendo tributos municipales, costos de servicios básicos -tales como energía eléctrica, agua y alcantarillado, telefonía fija, gas, así como otros servicios tales como aire acondicionado, recojo y disposición de residuos sólidos, servicios de red, etc.-, y los costos de transformación, de mantenimiento o de tratamiento en que el Concesionario incurra a efectos de poder brindar dichos servicios, entre otros, brindados por compañías no vinculadas al Concesionario; (ii) los ingresos que reciban las Filiales por parte del Concesionario, por concepto de construcción, ingeniería y diseño arquitectónico que estén dedicadas de manera preponderante a las actividades de diseño y construcción; (iii) únicamente los ingresos de la Filial que actúe como Operador Principal y que le sean pagados por el Concesionario exclusivamente con relación al Contrato de Operación; (iv) los ingresos de las Filiales que actúen como Operadores Secundarios y que hayan sido seleccionados mediante concurso público supervisado por OSITRAN, cualquiera que sea la fuente de pago; (v) los montos destinados para CORPAC S.A. por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) internacional y por la tarifa de aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Anexo 5 del presente Contrato; (vi) los ingresos que tengan su origen tanto en el pago de indemnizaciones de seguros -con excepción de seguros de lucro cesante-, indemnizaciones por daño, así como en el producto de la venta para la	incluyendo tributos municipales, costos de servicios básicos -tales como energía eléctrica, agua y alcantarillado, telefonía fija, gas, así como otros servicios tales como aire acondicionado, recojo y disposición de residuos sólidos, servicios de red, etc.-, y los costos de transformación, de tratamiento o de mantenimiento en que el Concesionario incurra a efectos de poder brindar dichos servicios, entre otros, brindados por compañías no vinculadas al Concesionario; (ii) los ingresos que reciban las Filiales por parte del Concesionario, por concepto de construcción, ingeniería y diseño arquitectónico que estén dedicadas de manera preponderante a las actividades de diseño y construcción; (iii) únicamente los ingresos de la Filial que actúe como Operador Principal y que le sean pagados por el Concesionario exclusivamente con relación al Contrato de Operación; (iv) los ingresos de las Filiales que actúen como Operadores Secundarios y que hayan sido seleccionados mediante concurso público supervisado por OSITRAN, cualquiera que sea la fuente de pago; (v) los montos destinados para CORPAC S.A. por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) internacional y por la tarifa de aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Anexo 5 del presente Contrato; (vi) los ingresos que tengan su origen tanto en el pago de indemnizaciones de seguros -con excepción de seguros de lucro cesante-, indemnizaciones por daño, así como en el producto de la venta para la



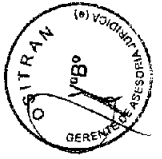
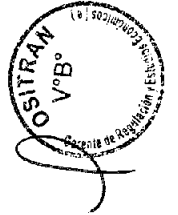
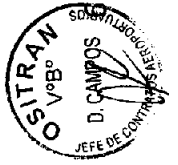
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
Bienes de la Concesión ni estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto; así como los montos generados por las actividades que el Concesionario y/o sus Filiales realicen involucrando infraestructura ubicada fuera del Aeropuerto y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión ni estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto; (viii) los montos provenientes de operaciones amparadas en leyes que promuevan la ejecución de obras contra impuestos o similares a través de compañías no vinculadas a éste y, (ix) los montos generados por el Concesionario, Concedente pero ejecutados a favor del Concesionario a través de compañías no vinculadas a éste y, (ix) los montos provenientes de operaciones amparadas en leyes que promuevan la ejecución de obras contra impuestos o similares a través de compañías no vinculadas al Concesionario. En ningún caso incluirá las moras y penalidades establecidas en la Cláusula 4.4 del presente Contrato. En el caso del inciso (iv), los ingresos devengados o percibidos a favor del Concesionario serán computados dentro de los Ingresos Brutos a efectos de calcular el monto de la Retribución. (...)	sustitución de bienes muebles del Concesionario que no fueron adquiridos para prestar servicios cuyos ingresos son considerados Ingresos Brutos, así como penalidades derivadas de contratos de diseño, procura, ingeniería, construcción y similares, (vii) los montos generados por la cesión, arrendamiento o explotación de bienes adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión ni estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto; así como los montos generados por las actividades que el Concesionario y/o sus Filiales realicen involucrando infraestructura ubicada fuera del Aeropuerto y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión ni estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto; (viii) los montos provenientes de los reembolsos de gastos por trabajos de remediación ambiental a cargo del Concedente pero ejecutados por el Concesionario, a través de compañías no vinculadas a éste y, (ix) los montos provenientes de operaciones amparadas en leyes que promuevan la ejecución de obras contra impuestos o similares a través de compañías no vinculadas al Concesionario. En ningún caso incluirá las moras y penalidades establecidas en la Cláusula 4.4 del presente Contrato. En el caso del inciso (iv), los ingresos devengados o percibidos a favor del Concesionario serán computados dentro de los Ingresos Brutos a efectos de calcular el monto de la Retribución; y,	sustitución de bienes muebles del Concesionario que no fueron adquiridos para prestar servicios cuyos ingresos son considerados Ingresos Brutos, así como penalidades derivadas de contratos suscritos con terceros, (vii) los montos generados por la cesión, arrendamiento o explotación de bienes adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión ni estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto al momento de la obtención de los ingresos; así como los montos generados por las actividades que el Concesionario y/o sus Filiales realicen involucrando infraestructura ubicada fuera del Aeropuerto y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión ni estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto; (viii) los montos provenientes de los reembolsos de gastos por trabajos de remediación ambiental a cargo del Concedente pero ejecutados por el Concesionario, a través de compañías no vinculadas a éste y, (ix) los montos provenientes de operaciones amparadas en leyes que promuevan la ejecución de obras contra impuestos o similares a través de compañías no vinculadas al Concesionario. En ningún caso incluirá las moras y penalidades establecidas en la Cláusula 4.4 del presente Contrato. En el caso del inciso (iv), los ingresos devengados o percibidos a favor del Concesionario serán computados dentro de los Ingresos Brutos a efectos de calcular el monto de la Retribución; y,



5



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN (x) <u>las provisiones contables por el reconocimiento de ingresos estimados, en la aplicación de la CINIF 12 y normas contables similares respecto de los servicios de construcción de las mejoras efectuadas.</u> (...)"	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN (x) <u>las provisiones contables por el reconocimiento de ingresos estimados, en la aplicación de la CINIF 12 y normas contables similares respecto de los servicios de construcción de las mejoras efectuadas.</u> (...)"
1.6o. "Valor Contable de las Mejoras" significará la sumatoria de los valores en dólares de los Estados Unidos de América registrados en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios, auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión de todas las inversiones en activos fijos tangibles e intangibles realizadas en las Mejoras - hasta la notificación oficial de Caducidad de la Concesión - menos las correspondientes depreciaciones y amortizaciones acumuladas. Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido contablemente registradas en el momento en que eventualmente se produjera el daño o la destrucción de las mismas, se contabilizará el valor de éstas en el momento de su construcción o adquisición, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad	1.6o. "Valor Contable de las Mejoras" significará la sumatoria de los valores en dólares de los Estados Unidos de América registrados en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios, auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión de todas las inversiones en activos fijos tangibles e intangibles realizadas en las Mejoras - hasta la notificación oficial de Caducidad de la Concesión - menos las correspondientes depreciaciones y amortizaciones acumuladas. Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido contablemente registradas en el momento en que eventualmente se produjera el daño o la destrucción de las mismas, se contabilizará el valor de éstas en el momento de su construcción o adquisición, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad	1.6o. "Valor Contable de las Mejoras" significará la sumatoria de los valores en dólares de los Estados Unidos de América registrados en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios, auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión de todas las inversiones en activos fijos tangibles e intangibles realizadas en las Mejoras - hasta la notificación oficial de Caducidad de la Concesión - menos las correspondientes depreciaciones y amortizaciones acumuladas. Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido contablemente registradas en el momento en que eventualmente se produjera el daño o la destrucción de las mismas, se contabilizará el valor de éstas en el momento de su construcción o adquisición, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión. Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido contablemente registradas en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, pero que se hubiesen dañado o destruido y no hubiesen sido reparadas o reemplazadas, el valor a contabilizarse será el valor contable que tenían al momento inmediatamente anterior al de su daño o destrucción, siempre que el Concesionario o los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión. En cualquier caso, sólo serán consideradas Mejoras para efectos de lo establecido en el presente numeral, aquellas incluidas en el Plan de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobado por OSITRAN vigente a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, siempre que el Concesionario o los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada	al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión. Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido contablemente registradas en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, pero que se hubiesen dañado o destruido y no hubiesen sido reparadas o reemplazadas, el valor a contabilizarse será el valor contable que tenían al momento inmediatamente anterior al de su daño o destrucción, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión. En cualquier caso, sólo serán consideradas Mejoras para efectos de lo establecido en el presente numeral, aquellas incluidas en el Plan de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobado por OSITRAN vigente a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada	al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión. Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido contablemente registradas en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, pero que se hubiesen dañado o destruido y no hubiesen sido reparadas o reemplazadas, el valor a contabilizarse será el valor contable que tenían al momento inmediatamente anterior al de su daño o destrucción, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión. En cualquier caso, sólo serán consideradas Mejoras para efectos de lo establecido en el presente numeral, aquellas incluidas en el Plan de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobado por OSITRAN vigente a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada



7



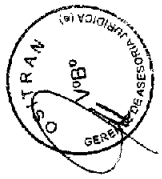
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión. La ejecución y monto de las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios serán supervisadas por OSITRAN, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 24.3 del presente Contrato.	del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión. La ejecución y monto de las inversiones realizadas por Operadores Secundarios serán supervisadas por OSITRAN, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 24.3 del presente Contrato al procedimiento establecido y aprobado por el OSITRAN para estos efectos.	del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión. La ejecución y monto de las inversiones realizadas por Operadores Secundarios serán supervisadas por OSITRAN, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 24.3 del presente Contrato al procedimiento establecido y aprobado por el OSITRAN para estos efectos. El costo de la supervisión será asumido por el Concesionario en los términos establecidos en la cláusula 24.3 del presente Contrato."
3.1. Vigencia de la Concesión. Salvo que la Concesión se resuelva anticipadamente o se prorrogue de conformidad con lo previsto en el presente Contrato, el período de vigencia por el cual se otorga la Concesión es de treinta (30) años, contados a partir de la Fecha de Cierre.	3.1. Vigencia de la Concesión. Salvo que la Concesión se resuelva anticipadamente o se prorrogue de conformidad por lo previsto en el presente Contrato, el período de vigencia por el cual se otorga la Concesión es de treinta (30) cuarenta (40) años, contados a partir de la Fecha de Cierre.	"3.1. Vigencia de la Concesión. Salvo que la Concesión se resuelva anticipadamente o se prorrogue de conformidad por lo previsto en el presente Contrato, el período de vigencia por el cual se otorga la Concesión es de treinta (30) cuarenta (40) años, contados a partir de la Fecha de Cierre."
3.2. Prórroga de la Vigencia de la Concesión. El Concesionario, mediante aviso por escrito cursado al Concedente antes del inicio del año vigésimo séptimo de la Concesión, podrá optar por la prórroga de la Vigencia de la Concesión por diez (10) años adicionales, contados a partir del vencimiento del plazo de treinta (30) años.	3.2. Prórroga de la Vigencia de la Concesión. El Concesionario, mediante aviso por escrito cursado al Concedente <u>hasta</u> antes del inicio del año vigésimo trigésimo séptimo de Vigencia de la Concesión, podrá optar por la prórroga de la Vigencia de la Concesión por diez (10) años adicionales, contados a partir del vencimiento del plazo de treinta (30) años <u>indicado en el numeral 3.1.</u>	"3.2. Prórroga de la Vigencia de la Concesión. El Concesionario, mediante aviso por escrito cursado al Concedente <u>hasta</u> antes del inicio del año vigésimo trigésimo séptimo de Vigencia de la Concesión, podrá optar por la prórroga de la Vigencia de la Concesión por diez (10) años adicionales, contados a partir del vencimiento del plazo de treinta (30) años <u>indicado en el numeral 3.1.</u>"



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
5.6.2.2 Mejoras Obligatorias. El Concesionario está obligado a: a) Construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a cinco (5) años desde la culminación del Procedimiento de Entrega, acredite que el Concedente entrega al Concesionario la totalidad del área requerida para la ampliación del Aeropuerto, salvo que sea de aplicación lo establecido en la Cláusula 5.23 en lo referido al área para la segunda pista de aterrizaje.	5.6.2.1. Mejoras Obligatorias El Concesionario está obligado a: a) Construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar cinco (5) años desde la culminación del Procedimiento de Entrega, en el que se acredite que el Concedente entrega al Concesionario la totalidad del área requerida para la ampliación del Aeropuerto, salvo que sea de aplicación lo establecido en la Cláusula 5.23 en lo referido al área para la segunda pista de aterrizaje a los cuatro (04) años contados desde la liberación de las interferencias existentes en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión. Para estos efectos, el Concedente deberá acreditar frente al Concesionario el cumplimiento de la obligación de liberar dichas interferencias. El incumplimiento del plazo antes indicado por razones imputables directamente al Concesionario dará derecho al Concedente a la aplicación de	5.6.2.1. Mejoras Obligatorias El Concesionario está obligado a: a) Construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar cinco (5) años desde la culminación del Procedimiento de Entrega, en el que se acredite que el Concedente entrega al Concesionario la totalidad del área requerida para la ampliación del Aeropuerto, salvo que sea de aplicación lo establecido en la Cláusula 5.23 en lo referido al área para la segunda pista de aterrizaje a los cuatro (04) años, contados desde la liberación de las interferencias existentes en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión. Para estos efectos, el Concedente deberá acreditar frente al Concesionario el cumplimiento de la obligación de liberar dichas interferencias. El incumplimiento del plazo antes indicado por razones imputables directamente al Concesionario dará derecho al Concedente a la aplicación de



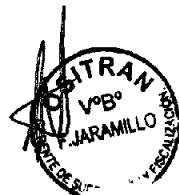
9



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	<u>la penalidad a la que se refiere la cláusula 5.8.2 del presente Contrato de Concesión más no al derecho de dar por terminada la concesión según lo previsto en la cláusula 15 del presente Contrato de Concesión. El derecho del Concedente de dar por terminada la Concesión por el incumplimiento del Concesionario en la ejecución de esta Mejora Obligatoria podrá ser ejercido vencido el quinto año contado desde la liberación de las interferencias.</u> <u>Una vez que el Concesionario presente los documentos técnicos a nivel de diseño conceptual al Concedente, con copia al Regulador, el Concedente cuenta con un plazo improrrogable de treinta (30) Días Útiles para aprobar los documentos técnicos, luego de recibida la opinión previa del Regulador, quien contará con un plazo improrrogable igual. En caso que el Concedente tuviera observaciones, éstas deberán ser levantadas por el Concesionario en un plazo no mayor de treinta (30) Días Útiles. En el supuesto que los documentos técnicos mencionados se presenten una vez liberadas las interferencias señaladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión, el plazo de cuatro (4) años para la</u>	<u>la penalidad a la que se refiere la cláusula 5.8.2 del presente Contrato de Concesión más no al derecho de dar por terminada la concesión según lo previsto en la cláusula 15 del presente Contrato de Concesión. El derecho del Concedente de dar por terminada la Concesión por el incumplimiento del Concesionario en la ejecución de esta Mejora Obligatoria podrá ser ejercido vencido el quinto año contado desde la liberación de las interferencias.</u> <u>Una vez que el Concesionario presente los documentos técnicos a nivel de diseño conceptual al Concedente, con copia al Regulador, el Concedente cuenta con un plazo improrrogable de treinta (30) Días Útiles para aprobar los documentos técnicos, luego de recibida la opinión previa del Regulador, quien contará con un plazo improrrogable igual. En caso que el Concedente tuviera observaciones, éstas deberán ser levantadas por el Concesionario en un plazo no mayor de treinta (30) Días Útiles. En el supuesto que los documentos técnicos mencionados se presenten una vez liberadas las interferencias señaladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión, el plazo de cuatro (4) años para la</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	<u>construcción y puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje comprenderá los plazos indicados en el presente párrafo.</u> <u>En el eventual caso de demoras en los plazos previstos en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato para la liberación de las interferencias identificadas por las Partes, y sin perjuicio de otras condiciones establecidas en el presente Contrato de Concesión, el plazo para la construcción de la segunda pista de aterrizaje quedará automáticamente suspendido, por un tiempo equivalente al de la demora.</u> <u>Para el inicio de operaciones de la segunda pista de aterrizaje, el Concedente deberá cumplir con las obligaciones establecidas en el numeral V) del acápite 2.1.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión a cargo de Corpac y la capacitación a los controladores para su operación, a más tardar antes de los seis (6) meses previos al inicio de operaciones programado por el Concesionario. En ambos supuestos, el incumplimiento de cualquiera de esas obligaciones generará la suspensión del plazo para la puesta en operación de la</u>	<u>construcción y puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje comprenderá los plazos indicados en el presente párrafo.</u> <u>En el eventual caso de demoras en los plazos previstos en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato para la liberación de las interferencias identificadas por las Partes, y sin perjuicio de otras condiciones establecidas en el presente Contrato de Concesión, el plazo para la construcción de la segunda pista de aterrizaje quedará automáticamente suspendido, por un tiempo equivalente al de la demora.</u> <u>Para el inicio de operaciones de la segunda pista de aterrizaje, el Concedente deberá cumplir con las obligaciones establecidas en el numeral V) del acápite 2.1.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión a cargo de Corpac y la capacitación a los controladores para su operación, a más tardar antes de los seis (6) meses previos al inicio de operaciones programado por el Concesionario. En ambos supuestos, el incumplimiento de cualquiera de esas obligaciones generará la suspensión del plazo para la puesta en operación de la</u>



11



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan inútil o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contandando, previamente, con la opinión técnica de OSITRAN podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar doce (12) meses después de la culminación de Entrega. Procedimiento de Entrega.	<u>segunda pista por un tiempo equivalente al de la demora.</u> En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan inútil o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contandando, previamente, con la opinión técnica de OSITRAN podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar doce (12) meses después de la culminación del Procedimiento de Entrega <u>de la suscripción de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.</u>	<u>segunda pista por un tiempo equivalente al de la demora.</u> En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan inútil o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contandando, previamente, con la opinión técnica de OSITRAN podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar doce (12) meses después de la culminación del Procedimiento de Entrega <u>de la suscripción de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.</u>
Lo establecido en el párrafo precedente no podrá ser materia de lo estipulado en la Cláusula 17 del presente Contrato. b) Construir las Mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones. Hasta que se culmine el Procedimiento de Entrega a que se refiere el numeral 4 del Anexo 11, el Plan Maestro será actualizado con la aprobación de los expedientes técnicos.	Lo establecido en el párrafo precedente no podrá ser materia de lo estipulado en la Cláusula 17 del presente Contrato. b) Construir las Mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones. Hasta que se culmine el Procedimiento de Entrega a que se refiere el numeral 4 del Anexo 11, el Plan Maestro será actualizado con la aprobación de los expedientes técnicos.	Lo establecido en el párrafo precedente no podrá ser materia de lo estipulado en la Cláusula 17 del presente Contrato. b) Construir las Mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones. Hasta que se culmine el Procedimiento de Entrega a que se refiere el numeral 4 del Anexo 11, el Plan Maestro será actualizado con la aprobación de los expedientes técnicos."

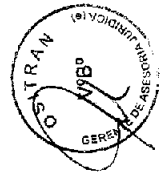
[...]



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
5.7. Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6 y el Anexo 6 del presente Contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula 5.23 y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Las Mejoras Eventuales se llevarán a cabo de acuerdo con el volumen de tráfico y otras consideraciones establecidas en el Anexo 19 y deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Las Mejoras Eventuales, además de las Obligatorias y de las Complementarias, deberán ser realizadas por el Concesionario, de acuerdo con las Leyes Aplicables, una vez que OSITRAN haya sido notificada del plan	5.7 Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6, el Anexo 6 del presente Contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula 5.23 y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. <u>El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario; sólo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato.</u> Las Mejoras Eventuales se llevarán a cabo de acuerdo con el volumen de tráfico y otras consideraciones establecidas en el Anexo 19 y deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Las Mejoras Eventuales, además de las Obligatorias y de las Complementarias, deberán ser realizadas por el Concesionario, de acuerdo con las Leyes Aplicables, una vez que OSITRAN haya sido notificada del plan	5.7 Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6, el Anexo 6 del presente Contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula 5.23 y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. <u>El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario; sólo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato.</u> Las Mejoras Eventuales se llevarán a cabo de acuerdo con el volumen de tráfico y otras consideraciones establecidas en el Anexo 19 y deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Las Mejoras Eventuales, además de las Obligatorias y de las Complementarias, deberán ser realizadas por el Concesionario, de acuerdo con las Leyes Aplicables, una vez que OSITRAN haya sido notificada del plan



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
de diseño de tales Mejoras, de conformidad con el inciso 5.10 de la presente Cláusula. 5.7.1. Las Mejoras referidas a bienes inmuebles, deberán estar inscritas, en el Registro de la Propiedad Inmueble respectivo, a nombre del Concedente o de quien éste designe, dentro del plazo de tres (3) meses de ejecución. En este caso el Concesionario deberá mantener una cuenta de activos intangibles de duración limitada derivados del derecho de uso sobre los activos transferidos al Concedente que amortizará conforme a lo estipulado en el cuarto párrafo del Artículo 22 del TUO, modificado por Ley N° 27156.	de diseño de tales Mejoras, de conformidad con el inciso 5.10 de la presente Cláusula. 5.7.1 Las Mejoras referidas a bienes inmuebles, deberán estar inscritas, en el Registro de la Propiedad Inmueble respectivo, <u>de ser ello legalmente posible, de conformidad con las normas registrales</u>, a nombre del Concedente o de quien éste designe, dentro del plazo de tres (3) meses de culminada su construcción o ejecución <u>dentro del plazo de seis (6) meses desde que el OSITRAN emite la aprobación de la Etapa de Desarrollo 8</u> – <u>Conclusión formal del proyecto de construcción a que se refiere el numeral 1.29 del Anexo 14 de este Contrato de Concesión, salvo demora o retraso de la administración pública. Para los efectos de lo dispuesto anteriormente, el Concedente autoriza expresamente al Concesionario a realizar todas las gestiones administrativas que se requieran y se obliga a prestar su colaboración y sus mejores esfuerzos, cuando fuera necesario.</u> En este caso el Concesionario deberá mantener una cuenta de activos intangibles de duración limitada derivados del derecho de uso sobre los activos transferidos al Concedente que amortizará conforme a lo estipulado en el cuarto párrafo del Artículo 22 del TUO, modificado por Ley N° 27156. <u>En el caso de</u>	de diseño de tales Mejoras, de conformidad con el inciso 5.10 de la presente Cláusula. 5.7.1 Las Mejoras referidas a bienes inmuebles, deberán estar inscritas, en el Registro de la Propiedad Inmueble respectivo, <u>de ser ello legalmente posible, de conformidad con las normas registrales</u>, a nombre del Concedente o de quien éste designe, dentro del plazo de tres (3) meses de culminada su construcción o ejecución <u>dentro del plazo de seis (6) meses desde que el OSITRAN emite la aprobación de la Etapa de Desarrollo 8</u> – <u>Conclusión formal del proyecto de construcción a que se refiere el numeral 1.29 del Anexo 14 de este Contrato de Concesión, salvo demora o retraso de la administración pública. Para los efectos de lo dispuesto anteriormente, el Concedente autoriza expresamente al Concesionario a realizar todas las gestiones administrativas que se requieran y se obliga a prestar su colaboración y sus mejores esfuerzos, cuando fuera necesario.</u> En este caso el Concesionario deberá mantener una cuenta de activos intangibles de duración limitada derivados del derecho de uso sobre los activos transferidos al Concedente que amortizará conforme a lo estipulado en el cuarto párrafo del Artículo 22 del TUO, modificado por Ley N° 27156. <u>En el caso de</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	<u>las mejoras efectuadas por los Operadores Secundarios o terceros, deberán mantener una cuenta de activos intangibles en su contabilidad.</u> <u>El Concedente se compromete a suscribir todos los documentos necesarios a fin de perfeccionar la transferencia de propiedad a su favor, y obtener los registros e inscripciones registrales que correspondan.</u>	<u>las mejoras efectuadas por los Operadores Secundarios o terceros, deberán mantener una cuenta de activos intangibles en su contabilidad.</u> <u>El Concedente se compromete a suscribir todos los documentos necesarios a fin de perfeccionar la transferencia de propiedad a su favor, y obtener los registros e inscripciones registrales que correspondan.</u>
5.23 De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente dentro del plazo máximo que no excederá el 31 de diciembre de 2015. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6 de esta Cláusula, vencido el referido plazo, el Concesionario podrá ejercer el derecho contemplado en la Cláusula 15.5 c) del presente Contrato.	5.23. De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente dentro del plazo máximo que no excederá el 31 de diciembre de 2015. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6 de esta Cláusula del presente Contrato de Concesión, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la conformidad de OSITRAN que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro. Las áreas de terreno a ser entregadas por el Concedente deberán cumplir con lo señalado en el Anexo 11 del Contrato de Concesión, vencido el referido plazo, el Concesionario podrá ejercer el derecho contemplado en la Cláusula 15.5 c) del presente Contrato.	5.23. De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente dentro del plazo máximo que no excederá el 31 de diciembre de 2015. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6 de esta Cláusula, del presente Contrato de Concesión, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la opinión técnica de OSITRAN, que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro. Las áreas de terreno a ser entregadas por el Concedente deberán cumplir con lo señalado en el Anexo 11 del Contrato de Concesión, vencido el referido plazo, el Concesionario podrá ejercer el derecho contemplado en la Cláusula 15.5 c) del presente Contrato.



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
Siempre que medie acuerdo previo entre las Partes, se podrán efectuar entregas progresivas de las áreas requeridas para la ampliación del Aeropuerto de acuerdo al Procedimiento de Entrega de terrenos contemplado en el numeral 4 del Anexo 11 y deberán encontrarse saneadas y libres de cualquier Gravamen. En estos casos, de existir acuerdo entre las Partes, se suscribirán actas de entrega, respecto de dichos terrenos.	Siempre que medie acuerdo previo entre las Partes, se podrán efectuar entregas progresivas de las áreas requeridas para la ampliación del Aeropuerto de acuerdo al Procedimiento de Entrega de terrenos contemplado en el numeral 4 del Anexo 11 y deberán encontrarse saneadas y libres de cualquier Gravamen. En estos casos, de existir acuerdo entre las Partes, se suscribirán actas de entrega, respecto de dichos terrenos.	Siempre que medie acuerdo previo entre las Partes, se podrán efectuar entregas progresivas de las áreas requeridas para la ampliación del Aeropuerto de acuerdo al Procedimiento de Entrega de terrenos contemplado en el numeral 4 del Anexo 11 y deberán encontrarse saneadas y libres de cualquier Gravamen. En estos casos, de existir acuerdo entre las Partes, se suscribirán actas de entrega, respecto de dichos terrenos.
La recepción progresiva de áreas por parte del Concesionario no implicará que éste se encuentre sujeto a las obligaciones y plazos indicados en el Contrato para la ampliación del Aeropuerto respecto de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1 y del Anexo 6, cuyos plazos no se contabilizarán hasta que el Concedente entregue la totalidad de las áreas indicadas en el Anexo 11, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la conformidad de OSITRAN que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro.	La recepción progresiva de áreas por parte del Concesionario no implicará que éste se encuentre sujeto a las obligaciones y plazos indicados en el Contrato para la ampliación del Aeropuerto respecto de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1 y del Anexo 6, cuyos plazos no se contabilizarán hasta que el Concedente entregue la totalidad de las áreas indicadas en el Anexo 11, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la conformidad de OSITRAN que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro.	La recepción progresiva de áreas por parte del Concesionario no implicará que éste se encuentre sujeto a las obligaciones y plazos indicados en el Contrato para la ampliación del Aeropuerto respecto de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1 y del Anexo 6, cuyos plazos no se contabilizarán hasta que el Concedente entregue la totalidad de las áreas indicadas en el Anexo 11, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la conformidad de OSITRAN que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro.
Los inmuebles denominados ALMACENA, EX FERTISA y PESCA PERÚ de propiedad del Concedente, ubicados dentro del área destinada para la ampliación del Aeropuerto serán entregados al Concesionario cuando éste lo requiera al Concedente, a fin de iniciar la ejecución de las Mejoras, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Dicho requerimiento deberá ser efectuado por lo menos con un año de anticipación	Los inmuebles denominados ALMACENA, EX FERTISA y PESCA PERÚ de propiedad del Concedente, ubicados dentro del área destinada para la ampliación del Aeropuerto serán entregados al Concesionario cuando éste lo requiera al Concedente, a fin de iniciar la ejecución de las Mejoras, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Dicho requerimiento deberá ser efectuado por lo menos con un año de anticipación	Los inmuebles denominados ALMACENA, EX FERTISA y PESCA PERÚ de propiedad del Concedente, ubicados dentro del área destinada para la ampliación del Aeropuerto serán entregados al Concesionario cuando éste lo requiera al Concedente, a fin de iniciar la ejecución de las Mejoras, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Dicho requerimiento deberá ser efectuado por lo menos con un año de anticipación



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
a la ejecución de las mismas y en todo caso antes del término del octavo año de Vigencia de la Concesión. A efectos de cumplir con lo dispuesto en el presente numeral, el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a que se refiere el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional.	a la ejecución de las mismas y en todo caso antes del término del octavo año de Vigencia de la Concesión. A efectos de cumplir con lo dispuesto en el presente numeral, el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a que se refiere el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional.	a la ejecución de las mismas y en todo caso antes del término del octavo año de Vigencia de la Concesión. A efectos de cumplir con lo dispuesto en el presente numeral, el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a que se refiere el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional".
15.5 Terminación de la Concesión por el Concesionario. En caso que el Concedente: (...) c) No entregue todas las áreas a que hace referencia el Anexo 11 del presente Contrato, como máximo, el 31 de diciembre de 2015 <u>No cumpla su obligación de liberar las interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión, dentro del plazo máximo señalado en dichos numerales.</u>	15.5 Terminación de la Concesión por el Concesionario. En caso que el Concedente: (...) c) No entregue todas las áreas a que hace referencia el Anexo 11 del presente Contrato, como máximo, el 31 de diciembre de 2015 <u>No cumpla su obligación de liberar las interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión, dentro del plazo máximo señalado en dichos numerales.</u>	15.5 Terminación de la Concesión por el Concesionario. En caso que el Concedente: (...) c) No entregue todas las áreas a que se hace referencia el Anexo 11 del presente Contrato, como máximo, el 31 de diciembre de 2015 <u>No cumpla su obligación de liberar las interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión, dentro del plazo máximo señalado en dichos numerales.</u> (...)
18.1. Auditoría Ambiental y Estudio del Impacto Ambiental: (...) 18.1.2 (...) (...)	18.1. Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental [...] 18.1.2 [...] [...]	18.1. Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental [...] 18.1.2 [...] [...]



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
Presentada la auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental ante OSITRAN, para la correspondiente aprobación por parte del estudio de impacto ambiental en un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir de la fecha de presentación, las Partes presentarán un cronograma de ejecución de las actividades de limpieza, mitigación y mantenimiento a su cargo, según las responsabilidades que señala el estudio, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario de la fecha de su aprobación. Las Partes acuerdan que cualquier discrepancia en relación a las recomendaciones contenidas en el estudio por el Consejo Nacional de Ambiente - CONAM.	Presentada la auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental ante OSITRAN, para la correspondiente aprobación por parte del Concedente, quien aprobará el estudio de impacto ambiental en un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir de la fecha de presentación, las Partes presentarán un cronograma de ejecución de las actividades de limpieza, mitigación y mantenimiento a su cargo, según las responsabilidades que señala el estudio, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario de la fecha de su aprobación. Las Partes acuerdan que cualquier discrepancia en relación a las recomendaciones contenidas en el estudio será resuelta por el Consejo Nacional de Ambiente - CONAM.	Presentada la auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental ante OSITRAN, para la correspondiente aprobación por parte el Concedente, quien aprobará el estudio de impacto ambiental en un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir de la fecha de presentación, las Partes presentarán un cronograma de ejecución de las actividades de limpieza, mitigación y mantenimiento a su cargo, según las responsabilidades que señala el estudio, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario de la fecha de su aprobación. Las Partes acuerdan que cualquier discrepancia en relación a las recomendaciones contenidas en el estudio será resuelta por el Consejo Nacional de Ambiente - CONAM.
	<u>Una vez efectuada la auditoría ambiental, el Concesionario presentará la misma al Concedente para su aprobación. El Concedente tendrá un plazo de treinta (30) días calendario para emitir pronunciamiento y si hubiera observaciones, el Concesionario contará con un plazo máximo de treinta (30) días calendario para absolverlas. El Concedente deberá emitir su pronunciamiento final en un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir de la fecha de la presentación de la auditoría ambiental. Vencido el plazo máximo indicado sin que el Concedente haya emitido su pronunciamiento final sobre la auditoría</u>	<u>Una vez efectuada la auditoría ambiental, el Concesionario presentará la misma al Concedente para su aprobación. El Concedente tendrá un plazo de treinta (30) días calendario para emitir pronunciamiento y si hubiera observaciones, el Concesionario contará con un plazo máximo de treinta (30) días calendario para absolverlas. El Concedente deberá emitir su pronunciamiento final en un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir de la fecha de la presentación de la auditoría ambiental. Vencido el plazo máximo indicado sin que el Concedente haya emitido su pronunciamiento final sobre la auditoría</u>



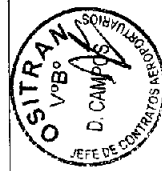
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
Las Partes deberán iniciar las actividades de limpieza y mitigación a su cargo en el plazo máximo recomendado en el estudio de impacto ambiental, adoptando todas las medidas que fueren necesarias, incluyendo la aprobación oportuna del estudio presentado, la construcción de instalaciones y provisión de equipos que pudieran ser requeridos. Todas las edificaciones, instalaciones y equipos deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos.	<u>ambiental, los conceptos identificados como pasivos ambientales en la misma se entenderán considerados como tales, quedando facultado automáticamente el Concesionario para realizar las etapas de cuantificación, disposición y/o remediación de los pasivos ambientales identificados.</u> Las Partes deberán iniciar las actividades de limpieza y mitigación a su cargo, en el plazo máximo recomendado en el estudio de impacto ambiental, adoptando todas las medidas que fueren necesarias, incluyendo la aprobación oportuna del estudio presentado, la construcción de instalaciones y provisión de equipos que pudieran ser requeridos. Todas las edificaciones, instalaciones y equipos deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos.	<u>ambiental, los conceptos identificados como pasivos ambientales en la misma se entenderán considerados como tales, quedando facultado automáticamente el Concesionario para realizar las etapas de cuantificación, disposición y/o remediación de los pasivos ambientales identificados.</u> Las Partes deberán iniciar las actividades de limpieza y mitigación a su cargo, en el plazo máximo recomendado en el estudio de impacto ambiental, adoptando todas las medidas que fueren necesarias, incluyendo la aprobación oportuna del estudio presentado, la construcción de instalaciones y provisión de equipos que pudieran ser requeridos. Todas las edificaciones, instalaciones y equipos deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos.
Exceptuando las estipulaciones de la Cláusula 18.1.1, o en caso el Concesionario no cumpliera con realizar la auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental en el plazo que se señala en la presente cláusula, el Concesionario se responsabilizará e indemnizará al Concedente, y a cualquier Autoridad Gubernamental, sus respectivos funcionarios, empleados, agentes y contratistas contra cualquier pérdida, obligación, daño y gasto emergente relacionado con cualquier tipo de contaminación u otros daños ambientales relacionados con el Aeropuerto. Con sujeción a la Cláusula 18.1.2, el Concesionario se asegurará de	Exceptuando las estipulaciones de la Cláusula 18.1.1, o en caso el Concesionario no cumpliera con realizar la auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental en el plazo que se señala en la presente cláusula, el Concesionario se responsabilizará e indemnizará al Concedente, y a cualquier Autoridad Gubernamental, sus respectivos funcionarios, empleados, agentes y contratistas contra cualquier pérdida, obligación, daño y gasto emergente relacionado con cualquier tipo de contaminación u otros daños ambientales relacionados con el Aeropuerto. Con sujeción a la Cláusula 18.1.2, el Concesionario se asegurará de	Exceptuando las estipulaciones de la Cláusula 18.1.1, o en caso el Concesionario no cumpliera con realizar la auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental en el plazo que se señala en la presente cláusula, el Concesionario se responsabilizará e indemnizará al Concedente, y a cualquier Autoridad Gubernamental, sus respectivos funcionarios, empleados, agentes y contratistas contra cualquier pérdida, obligación, daño y gasto emergente relacionado con cualquier tipo de contaminación u otros daños ambientales relacionados con el Aeropuerto. Con sujeción a la Cláusula 18.1.2, el Concesionario se asegurará de



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
asegurará de cumplir, a su propio costo, todo aspecto relacionado con las previsiones y requisitos del estudio de impacto ambiental respecto a la operación, administración y mantenimiento del Aeropuerto. Si una de las Partes no ejecuta las actividades de limpieza y mantenimiento a su cargo, en la oportunidad que establece el cronograma presentado, deberá indemnizar a la otra Parte por los daños originados por dicho retraso, sin perjuicio de la aplicación de sanciones a que hubiere lugar. En el supuesto que el Concedente no contara con los recursos económicos necesarios para llevar a cabo las actividades de limpieza y mitigación del daño ambiental a su cargo, el Concesionario a solicitud del Concedente realizará dichas actividades y descontará de la Retribución el monto correspondiente a tal efecto, previa aprobación del OSITRAN.	cumplir, a su propio costo, todo aspecto relacionado con las previsiones y requisitos del estudio de impacto ambiental respecto a la operación, administración y mantenimiento del Aeropuerto. Si una de las Partes no ejecuta las actividades de limpieza, <u>remediación y/o disposición</u> y mantenimiento a su cargo, en la oportunidad que establece el cronograma presentado, deberá indemnizar a la otra Parte por los daños originados por dicho retraso, sin perjuicio de la aplicación de sanciones a que hubiere lugar. En el supuesto que el Concedente no contara con los recursos económicos necesarios para llevar a cabo las actividades de limpieza, <u>remediación y/o disposición y mitigación del daño ambiental</u> a su cargo, el Concesionario a solicitud del Concedente realizará dichas actividades y descontará de la Retribución el monto correspondiente a tal efecto, previa aprobación del OSITRAN. Si el Concesionario ejecutara las actividades mencionadas por cuenta y costo del Concedente, recobrará los costos involucrados en las mismas con cargo a la Retribución siguiendo el siguiente procedimiento: a. El Concesionario presentará al Concedente la información sustentatoria de los costos	cumplir, a su propio costo, todo aspecto relacionado con las previsiones y requisitos del estudio de impacto ambiental respecto a la operación, administración y mantenimiento del Aeropuerto. Si una de las Partes no ejecuta las actividades de limpieza, <u>remediación y/o disposición</u> y mantenimiento a su cargo, <u>relacionado con los pasivos ambientales</u>, en la oportunidad que establece el cronograma presentado, deberá indemnizar a la otra Parte por los daños originados por dicho retraso, sin perjuicio de la aplicación de sanciones a que hubiere lugar. En el supuesto que el Concedente no contara con los recursos económicos necesarios para llevar a cabo las actividades de limpieza, <u>remediación y/o disposición y mitigación del daño ambiental</u> a su cargo, el Concesionario a solicitud del Concedente realizará dichas actividades y descontará de la Retribución el monto correspondiente a tal efecto, previa aprobación del OSITRAN. Si el Concesionario ejecutara las actividades mencionadas por cuenta y costo del Concedente, recobrará los costos involucrados en las mismas con cargo a la Retribución siguiendo el siguiente procedimiento: a. El Concesionario presentará al Concedente la información sustentatoria de los costos



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	<u>incurridos por todas las actividades realizadas.</u> b. <u>El Concedente cuenta con un plazo de 45 (cuarenta y cinco) días calendario, contados desde la fecha de presentación de la información sustentatoria, para aprobar los costos incurridos por el Concesionario.</u> c. <u>Vencido el referido plazo sin que el Concedente emita una respuesta o pronunciamiento sobre la información sustentatoria presentada por el Concesionario, se entenderán aprobados todos los costos presentados por el Concesionario, los cuales serán recuperados íntegra y automáticamente con cargo a la Retribución, comunicando de dicha situación al Concedente y al OSITRAN.</u> d. <u>Si dentro del plazo indicado en el literal b) el Concedente emite pronunciamiento dando su conformidad sobre los costos incurridos por el Concesionario, estos serán recuperados íntegramente con cargo automático a la Retribución, comunicando de dicha situación al OSITRAN.</u> e. <u>Si dentro del plazo indicado en el literal b) el Concedente emite pronunciamiento con alguna discrepancia u observación sobre los costos incurridos, el Concesionario recuperará con cargo automático a la Retribución, únicamente aquellos costos no controvertidos, comunicando de dicha</u>	<u>incurridos por todas las actividades realizadas.</u> b. <u>El Concedente cuenta con un plazo de 45 (cuarenta y cinco) días calendario, contados desde la fecha de presentación de la información sustentatoria, para aprobar los costos incurridos por el Concesionario.</u> c. <u>Vencido el referido plazo sin que el Concedente emita una respuesta o pronunciamiento sobre la información sustentatoria presentada por el Concesionario, se entenderán aprobados todos los costos presentados por el Concesionario, los cuales serán recuperados íntegra y automáticamente con cargo a la Retribución, comunicando de dicha situación al Concedente y al OSITRAN.</u> d. <u>Si dentro del plazo indicado en el literal b) el Concedente emite pronunciamiento dando su conformidad sobre los costos incurridos por el Concesionario, estos serán recuperados íntegramente con cargo automático a la Retribución, comunicando de dicha situación al OSITRAN.</u> e. <u>Si dentro del plazo indicado en el literal b) el Concedente emite pronunciamiento con alguna discrepancia u observación sobre los costos incurridos, el Concesionario recuperará con cargo automático a la Retribución, únicamente aquellos costos no controvertidos, comunicando de dicha</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, el Concedente podrá modificar el presente Contrato cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, contando con la opinión técnica de OSITRAN y de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente y respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes. (...)	<u>De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, El Concedente podrá modificar el presente Contrato cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, contando con la opinión técnica de OSITRAN y, dada la naturaleza autosostenible de la Concesión, la comunicación previa a de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente y respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.</u> (...)"	<u>De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, El Concedente podrá modificar el presente Contrato cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, contando con la opinión técnica de OSITRAN y, dada la naturaleza autosostenible de la Concesión, la comunicación previa a de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente y respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.</u> (...)"
	Modificación¹ de la cláusula 24.14 <u>24.14 Contratos con terceros</u> <u>En el supuesto de caducidad anticipada, los contratos entre terceros y el Concesionario que involucren el desarrollo de infraestructura, instalaciones o inversiones ejecutadas por terceros, dichos contratos mantendrán sus condiciones como máximo hasta el plazo señalado en la cláusula 3.1 del presente Contrato. Asimismo, cualquier penalidad, indemnización, compensación u otros en general establecidos en estos contratos no serán oponibles al Concedente.</u>	Inclusión de la cláusula 24.14 <u>"24.14. Contratos con terceros.</u> <u>En el supuesto de caducidad anticipada, los contratos entre terceros y el Concesionario que involucren el desarrollo de infraestructura, instalaciones o inversiones ejecutadas por terceros, dichos contratos mantendrán sus condiciones como máximo hasta el plazo señalado en la cláusula 3.1 del presente Contrato de Concesión. Asimismo, cualquier penalidad, indemnización, compensación u otros en general establecidos en estos contratos no serán oponibles al Concedente."</u>

¹ Cabe indicar que esto corresponde a una inclusión, toda vez que el Contrato de Concesión vigente no contiene dicha cláusula.

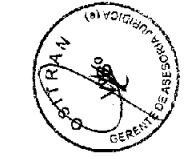
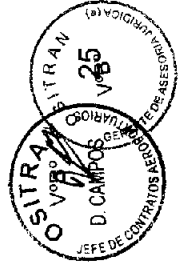


CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
ANEXO 5 <u>POLÍTICA SOBRE TARIFAS</u> (...) Condiciones Generales (...) 5. La fiscalización de OSITRAN de los procesos de subasta y contratación con terceros a que hace referencia el presente Anexo comprende, sin limitarse, la fijación de precios bases y demás condiciones de contratación, así como la supervisión de la ejecución de estos procesos. Esta fiscalización buscará cautelar los intereses del Concedente y de CORPAC S.A. así como la libre concurrencia de postores.	ANEXO 5 <u>POLÍTICA SOBRE TARIFAS</u> (...) Condiciones Generales (...) 5. La fiscalización de OSITRAN de los procesos de subasta y contratación con terceros, <u>respecto de facilidades esenciales</u>, a que hace referencia el presente Anexo comprende, sin limitarse, la aprobación de las bases, la fijación de precios bases y de más condiciones de contratación, así como la supervisión de la ejecución de estos procesos. Esta fiscalización buscará cautelar los intereses del Concedente y de CORPAC S.A. así como la libre concurrencia de postores.	ANEXO 5 <u>POLÍTICA SOBRE TARIFAS</u> (...) Condiciones Generales (...) 5. La fiscalización de OSITRAN de los procesos de subasta y contratación con terceros, <u>respecto de facilidades esenciales</u>, a que hace referencia el presente Anexo comprende, sin limitarse, la aprobación de las bases, la fijación de precios bases y de más condiciones de contratación, así como la supervisión de la ejecución de estos procesos. Esta fiscalización buscará cautelar los intereses del Concedente y de CORPAC S.A. así como la libre concurrencia de postores.
ANEXO 5 <u>POLÍTICA SOBRE TARIFAS</u> (...) Régimen de Tarifas y Precios aplicables (...) 2. Servicios No Aeroportuario.	ANEXO 5 <u>POLÍTICA SOBRE TARIFAS</u> (...) Régimen de Tarifas y Precios aplicables (...) 2. Servicios No Aeroportuario.	ANEXO 5 <u>POLÍTICA SOBRE TARIFAS</u> (...) Régimen de Tarifas y Precios aplicables (...) "2. Servicios No Aeroportuario.

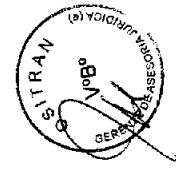


[Handwritten signature]

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
2.1. Locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas prestados directamente por el Concesionario. La renta máxima de las áreas a ser utilizadas para los fines indicados a continuación será igual a las tarifas actuales de CORPAC S.A. que se detallan en el Apéndice 3 hasta el segundo año de Vigencia de la Concesión inclusive. La renta o alquiler que el Concesionario obtenga por el arrendamiento de los locales o espacios que se relacionan a continuación, será determinado por la libre oferta y demanda. Sin embargo, y con la finalidad de garantizar la transparencia y promover la competencia, la asignación de los locales se efectuará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual será objeto de fiscalización por parte de OSITRAN. Al arrendatario seleccionado no le será permitido el subarriendo. Los servicios brindados actualmente son: • Counter. • Oficinas. • Salones VIP. • Almacén/depósito. • Talleres de apoyo. • Terrenos. • Hangares.	2.1. Locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas prestados directamente por el Concesionario. La renta máxima de las áreas a ser utilizadas para los fines indicados a continuación será igual a las tarifas actuales de CORPAC S.A. que se detallan en el Apéndice 3 hasta el segundo año de Vigencia de la Concesión inclusive. La renta o alquiler que el Concesionario obtenga por el arrendamiento de los locales o espacios que se relacionan a continuación, será determinado por la libre oferta y demanda. Sin embargo, y con la finalidad de garantizar la transparencia y promover la competencia, la asignación de los locales se efectuará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual será objeto de fiscalización por parte de OSITRAN. Al arrendatario seleccionado no le será permitido el subarriendo. Los <u>locales y servicios</u> brindados actualmente son: • Counters. • Oficinas. • Salones VIP. • Almacén/depósito. • Talleres de apoyo. • Terrenos. • Hangares. • <u>Otros.</u>	2.1. Locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas prestados directamente por el Concesionario. La renta máxima de las áreas a ser utilizadas para los fines indicados a continuación será igual a las tarifas actuales de CORPAC S.A. que se detallan en el Apéndice 3 hasta el segundo año de Vigencia de la Concesión inclusive. La renta o alquiler que el Concesionario obtenga por el arrendamiento de los locales o espacios que se relacionan a continuación, será determinado por la libre oferta y demanda. Sin embargo, y con la finalidad de garantizar la transparencia y promover la competencia, la asignación de los locales se efectuará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual será objeto de fiscalización por parte de OSITRAN. Al arrendatario seleccionado no le será permitido el subarriendo. Los <u>locales y servicios</u> brindados actualmente son: • Counters. • Oficinas. • Salones VIP. • Almacén/depósito. • Talleres de apoyo. • Terrenos. • Hangares.



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
La Retribución de los locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas, mencionada en el punto 2.1, se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos por el Concesionario.	<u>Los servicios arriba indicados, que califiquen como servicios esenciales según lo previsto en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público de OSITRAN (REMA) o la norma que lo sustituya, y que requieran de una facilidad esencial para la prestación del servicio esencial, se regirán por lo establecido en el referido Reglamento.</u> <u>El Concesionario queda en libertad de determinar las condiciones de contratación de aquellos locales y servicios que no califiquen como esenciales, debiendo sujetarse a las Leyes Aplicables.</u> La Retribución de los locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas, mencionadas en el punto 2.1, se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos por el Concesionario.	<u>Los servicios arriba indicados, que califiquen como servicios esenciales según lo previsto en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público de OSITRAN (REMA) o la norma que lo sustituya, y que requieran de una facilidad esencial para la prestación del servicio esencial, se regirán por lo establecido en el referido Reglamento.</u> <u>El Concesionario queda en libertad de determinar las condiciones de contratación de aquellos locales y servicios que no califiquen como esenciales, debiendo respetar el Principio de Libre Concurrencia previsto en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, cuya supervisión se encuentra obligado de informar a OSITRAN el inicio de dichos procesos de asignación, a fin que este regulador efectúe las labores de supervisión que permitan verificar el cumplimiento de dicho Principio.</u> La Retribución de los locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas, mencionadas en el punto 2.1, se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos por el Concesionario."
ANEXO 5 APÉNDICE 2 <u>Nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario</u>	ANEXO 5 APÉNDICE 2 <u>Nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario</u>	ANEXO 5 APÉNDICE 2 <u>Nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
(...) A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se aplicará la fórmula RPI - X, mediante el cual las tarifas se reajustarán periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad, representado por X. Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un período de cinco años.	(...) A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de <u>las tarifas de TUUA nacional e internacional</u>, <u>del aterrizaje/despegue nacional e internacional</u>, <u>del estacionamiento de aeronaves nacional e internacional</u>, <u>del uso de puentes de abordaje y del uso de instalaciones de carga</u> se aplicará la fórmula RPI-X, mediante el cual las tarifas se reajustarán periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad representado por X. Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un período de cinco años. Para el reajuste tarifario a aplicarse en el período regulatorio que se inicia en el año 2019; de forma excepcional, el "X" que sea calculado por OSITRAN estará vigente hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero. Exclusivamente para este período, el OSITRAN seguirá los lineamientos establecidos en el ANEXO N° 1 de la Adenda N° 7, que se integrará como Apéndice 5 del Anexo 5 del presente Contrato de Concesión. En los siguientes periodos regulatorios, el "X" será calculado nuevamente por un periodo de cinco años.	(...) (...) "Para el reajuste tarifario a aplicarse en el período regulatorio que se inicia en el año 2019; de forma excepcional, el factor "X" que sea calculado por OSITRAN estará vigente hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero. Exclusivamente para este período, el OSITRAN seguirá los lineamientos establecidos en el ANEXO N° 1 de la Adenda N° 7, que se integrará como Apéndice 5 del Anexo 5 del presente Contrato de Concesión. En los siguientes periodos regulatorios, el factor "X" será calculado nuevamente por un periodo de cinco (5) años."



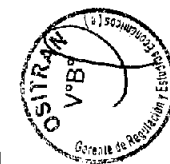
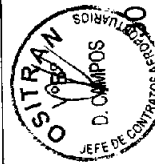
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
<u>ANEXO 10</u> <u>ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN EL AEROPUERTO</u> Relación de entidades y organismos estatales, sus funciones, necesidades administrativas y operacionales: (...) 14. Dirección General Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (...)	<u>Las Partes acuerdan que durante la vigencia del periodo regulatorio que se inicia en el año 2019 se aplicará el mecanismo establecido en el ANEXO N° 2 de la Adenda N° 7, que se integrará como Apéndice 6 del Anexo 5 del presente Contrato de Concesión, cuyo objetivo es mantener los lineamientos señalados en Anexo 5 del presente Contrato de Concesión, el mismo que señalaba una escala tarifaria durante el periodo inicial de la concesión en el que se realizaba la inversión de la segunda pista.</u>	<u>"ANEXO 10"</u> <u>ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN EL AEROPUERTO</u> Relación de entidades y organismos estatales, sus funciones, necesidades administrativas y operacionales: (...) 14. Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (...) 18. "Ministerio de Salud"
<u>ANEXO 10</u> <u>ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN EL AEROPUERTO</u> Relación de entidades y organismos estatales, sus funciones, necesidades administrativas y operacionales: (...) 14. Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (...) 18. Ministerio de Salud <u>El Ministerio de Salud tiene la misión de proteger la dignidad personal, promoviendo la salud, previniendo las enfermedades y garantizando la atención integral de salud de todos los habitantes del país; proponiendo y conduciendo</u>	<u>ANEXO 10</u> <u>ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN EL AEROPUERTO</u> Relación de entidades y organismos estatales, sus funciones, necesidades administrativas y operacionales: (...) 14. Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (...) 18. Ministerio de Salud <u>El Ministerio de Salud tiene la misión de proteger la dignidad personal, promoviendo la salud, previniendo las enfermedades y garantizando la atención integral de salud de todos los habitantes del país; proponiendo y conduciendo</u>	<u>"ANEXO 10"</u> <u>ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN EL AEROPUERTO</u> Relación de entidades y organismos estatales, sus funciones, necesidades administrativas y operacionales: (...) 14. Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (...) 18. "Ministerio de Salud" <u>El Ministerio de Salud tiene la misión de proteger la dignidad personal, promoviendo la salud, previniendo las enfermedades y garantizando la atención integral de salud de todos los habitantes del país; proponiendo y conduciendo</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	los <u>lineamientos de políticas sanitarias en concertación con todos los sectores públicos y los actores sociales. Deberá contar con un espacio adecuado para entrevistar a las personas sospechosas o afectadas por alguna enfermedad que requiera de acciones según lo establecido por el Reglamento Sanitario Internacional 2005 y sus posteriores actualizaciones.</u> <u>Deberá contar con un área de aproximadamente 184.36 m².</u> <u>Su personal deberá contar, previa coordinación, con la debida autorización de ingreso a todas las áreas.</u> <u>Las instalaciones y áreas de las Entidades y organismos estatales previstos en el presente Anexo y otras de común acuerdo, deberán ser contempladas durante toda la vigencia de la concesión en las instalaciones del Aeropuerto.</u>	los <u>lineamientos de políticas sanitarias en concertación con todos los sectores públicos y los actores sociales. Deberá contar con un espacio adecuado para entrevistar a las personas sospechosas o afectadas por alguna enfermedad que requiera de acciones según lo establecido por el Reglamento Sanitario Internacional 2005 y sus posteriores actualizaciones.</u> <u>Deberá contar con un área de aproximadamente 184.36 m².</u> <u>Su personal deberá contar, previa coordinación, con la debida autorización de ingreso a todas las áreas.</u> <u>Las instalaciones y áreas de las Entidades y organismos estatales previstos en el presente Anexo y otras de común acuerdo, deberán ser contempladas durante toda la vigencia de la concesión en las instalaciones del Aeropuerto.</u>
ANEXO 11 ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO 1. Antecedentes El Concedente ha establecido, a la fecha de suscripción del presente Contrato y mediante levantamiento topográfico, que el área destinada a la ampliación del Aeropuerto es de 6'843,721-3576 m², de acuerdo a las Coordenadas UTM del nuevo Orden	ANEXO 11 ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO 1. Antecedentes. El Concedente ha establecido, a la fecha de suscripción del presente Contrato y mediante levantamiento topográfico, que el área destinada a la ampliación del Aeropuerto es de 6'829,177-25 m², de acuerdo a las Coordenadas UTM del nuevo Orden Geodésico Mundial	"ANEXO 11" ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO 1. Antecedentes. El Concedente ha establecido, a la fecha de suscripción del presente Contrato y mediante levantamiento topográfico, que el área destinada a la ampliación del Aeropuerto es de 6'760,192-36 m², de acuerdo a las Coordenadas UTM del nuevo Orden Geodésico Mundial



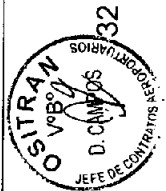
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
Geodésico Mundial conforme puede apreciarse del Plano 15 y en la Memoria Descriptiva respectiva (ver Apéndice 1 del presente Anexo).	conforme puede apreciarse del Plano 15 y en la Memoria Descriptiva respectiva (ver Apéndice 1 del presente Anexo).	conforme puede apreciarse del Plano 15 y en la Memoria Descriptiva respectiva (ver Apéndice 1 del presente Anexo)."
ANEXO 11 ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO	ANEXO 11 ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO	ANEXO 11 ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO
2. "De la Responsabilidad del Estado Peruano El Estado Peruano a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encargará de entregar al Concesionario los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo máximo establecido en el numeral 5.23 del Contrato, y debidamente saneados. Para tales efectos, se entenderá que los terrenos entregados al Concesionario se encuentran debidamente saneados si es que los mismos están libres de todo vicio, condición, efecto, carga, servidumbre, afectación y/o Gravamen que impida, afecte o restrinja, física o jurídicamente, la posesión, el uso y, en general, el absoluto y total Aprovechamiento Económico de dichas áreas. Ello incluye -pero no se restringe a- que las áreas se encuentren no sólo sin ningún tipo de carga registral sino efectivamente desocupadas y listas para que el Concesionario pueda asumir su inmediato posesión física e irrestricto Aprovechamiento Económico.	2. De la Responsabilidad del Estado Peruano El Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se encargará de entregar al Concesionario los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo máximo establecido en el numeral 5.23 del Contrato, y debidamente saneados. Para tales efectos, se entenderá que los terrenos entregados al Concesionario se encuentran debidamente saneados si es que los mismos están libres de todo vicio, condición, efecto, carga, servidumbre, afectación y/o Gravamen que impida, afecte o restrinja, física o jurídicamente, la posesión, el uso y, en general, el absoluto y total Aprovechamiento Económico de dichas áreas. Ello incluye -pero no se restringe a- que las áreas se encuentren no sólo sin ningún tipo de carga registral sino efectivamente desocupadas y listas para que el Concesionario pueda asumir su inmediata posesión física e irrestricto Aprovechamiento Económico.	"2. De la Responsabilidad del Estado Peruano El Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encargará de entregar al Concesionario los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo máximo establecido en el numeral 5.23 del Contrato, y debidamente saneados. Para tales efectos, se entenderá que los terrenos entregados al Concesionario se encuentran debidamente saneados si es que los mismos están libres de todo vicio, condición, efecto, carga, servidumbre, afectación y/o Gravamen que impida, afecte o restrinja, física o jurídicamente, la posesión, el uso y, en general, el absoluto y total Aprovechamiento Económico de dichas áreas. Ello incluye -pero no se restringe a- que las áreas se encuentren no sólo sin ningún tipo de carga registral sino efectivamente desocupadas y listas para que el Concesionario pueda asumir su inmediata posesión física e irrestricto Aprovechamiento Económico.



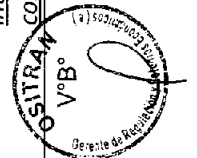
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
Para el caso específico de los aspectos medioambientales resultará de aplicación lo establecido en la cláusula decimotercera del Contrato de Concesión. Lo dispuesto por las Partes por medio de la presente cláusula, prevalecerá sobre cualquier disposición contenida en el Contrato de Concesión y/o sus Anexos.	Para el caso específico de los aspectos medioambientales resultará de aplicación lo establecido en la cláusula decimotercera del Contrato de Concesión. Lo dispuesto por las Partes por medio de la presente cláusula, prevalecerá sobre cualquier disposición contenida en el Contrato de Concesión y/o sus Anexos.	Para el caso específico de los aspectos medioambientales resultará de aplicación lo establecido en la cláusula decimotercera del Contrato de Concesión. Lo dispuesto por las Partes por medio de la presente cláusula, prevalecerá sobre cualquier disposición contenida en el Contrato de Concesión y/o sus Anexos."
ANEXO 11 ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO 4. Procedimiento de Entrega 4.1. El Concedente podrá efectuar la entrega de terrenos de manera progresiva en el plazo estipulado en la Cláusula 5.23 del presente Contrato. 4.2. El procedimiento de entrega de terrenos culminará al cumplir el Concedente con la entrega de la totalidad de los terrenos indicados en el presente Anexo. El Concedente y el Concesionario se comprometen a realizar las acciones conjuntas de naturaleza legal, administrativa y/o de otra índole que resulten necesarias para cumplir con lo establecido en el presente Anexo.	ANEXO 11 ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO 4. [Vacío] Procedimiento de Entrega 4.1. El Concedente podrá efectuar la entrega de terrenos de manera progresiva en el plazo estipulado en la Cláusula 5.23 del presente Contrato. 4.2. El procedimiento de entrega de terrenos culminará al cumplir el Concedente con la entrega de la totalidad de los terrenos indicados en el presente Anexo. 4.3. El Concedente y el Concesionario se comprometen a realizar las acciones conjuntas de naturaleza legal, administrativa y/o de otra índole que resulten necesarias para cumplir con lo establecido en el presente Anexo.	ANEXO 11 ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO 4. [Vacío] Procedimiento de Entrega 4.1. El Concedente podrá efectuar la entrega de terrenos de manera progresiva en el plazo estipulado en la Cláusula 5.23 del presente Contrato. 4.2. El procedimiento de entrega de terrenos culminará al cumplir el Concedente con la entrega de la totalidad de los terrenos indicados en el presente Anexo. 4.3. El Concedente y el Concesionario se comprometen a realizar las acciones conjuntas de naturaleza legal, administrativa y/o de otra índole que resulten necesarias para cumplir con lo establecido en el presente Anexo."



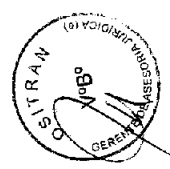
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	Inclusión del numeral 5 del Anexo 11: <u>"5.1 El Concedente reconoce la presencia de interferencias dentro de los terrenos de ampliación del Aeropuerto, las cuales no constituyen impedimento para que a la firma de la Adenda N° 7, el Concedente entregue los terrenos contemplados en el Anexo 11 del presente Contrato de Concesión, en los términos y condiciones señaladas en la presente cláusula y en el Acta de entrega correspondiente. Los derechos legales y contractuales del Concesionario no se verán afectados en caso existieran interferencias distintas a las enumeradas en el presente numeral y las preexistencias señaladas en la Cláusula Quinta de la Adenda N° 7 en lo que resulte aplicable, salvo para el caso del Contrato de Constitución de Derecho de Servidumbre de ocupación, paso y tránsito celebrado entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y CALIDDA, con fecha 22 de agosto de 2016, que por la presente Adenda N° 7 el Concesionario acepta su constitución en los terrenos previstos en el Anexo 11 del presente Contrato.</u> <u>Las Partes declaran expresamente que durante la Vigencia de la Concesión, todos los mayores costos en los que incurra el Concesionario como consecuencia de la necesidad de efectuar obras para sortear o resolver las interferencias indicadas en el numeral 5.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión que tengan como finalidad</u>	Inclusión del numeral 5 del Anexo 11: <u>"5.1 El Concedente reconoce la presencia de interferencias dentro de los terrenos de ampliación del Aeropuerto, las cuales no constituyen impedimento para que a la firma de la Adenda N° 7, el Concedente entregue los terrenos contemplados en el Anexo 11 del presente Contrato de Concesión, en los términos y condiciones señaladas en la presente cláusula y en el Acta de entrega correspondiente. Los derechos legales y contractuales del Concesionario no se verán afectados en caso existieran interferencias distintas a las enumeradas en el presente numeral y las preexistencias señaladas en la Cláusula Quinta de la Adenda N° 7 en lo que resulte aplicable, salvo para el caso del Contrato de Constitución de Derecho de Servidumbre de ocupación, paso y tránsito celebrado entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y CALIDDA, con fecha 22 de agosto de 2016, que por la presente Adenda N° 7 el Concesionario acepta su constitución en los terrenos previstos en el Anexo 11 del presente Contrato.</u> <u>Las Partes declaran expresamente que durante la Vigencia de la Concesión, todos los mayores costos en los que incurra el Concesionario como consecuencia de la necesidad de efectuar obras para sortear o resolver las interferencias indicadas en el numeral 5.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión que tengan como finalidad</u>



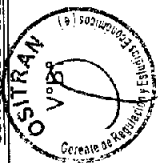
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	su liberación y/o reforzamiento y/o protección y/o remoción, sean estas totales o parciales respecto de las interferencias indicadas en el numeral 5.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión que afecten la ejecución del proyecto de expansión y/o las operaciones del Aeropuerto, serán asumidas en su totalidad por el Concedente. Para tal efecto, los mayores costos en los que incurra el Concesionario, directamente o a través de sus contratistas, deberán ser identificadas con sus partidas correspondientes con la sustentación técnica en el contrato EPC o similar que se suscriba para tal fin, serán descontados por el CONCESIONARIO de la Retribución, luego de que los montos sean aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN. 5.2 El Concedente se obliga a liberar las referidas interferencias, de acuerdo a lo siguiente: 5.2.1. Ducto de gas natural operado por CALIDDA, a más tardar al 30 de junio de 2017, de acuerdo a los términos establecidos en el Convenio u otro, que para tal fin han suscrito el Concedente y CALIDDA. 5.2.2. Túnel de la Av. Gambetta, a más tardar el 30 de junio de 2017. Para que se considere acreditada la liberación de esta interferencia, el Concedente deberá haber concluido la construcción, instalación y	su liberación y/o reforzamiento y/o protección y/o remoción, sean estas totales o parciales respecto de las interferencias indicadas en el numeral 5.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión que afecten la ejecución del proyecto de expansión y/o las operaciones del Aeropuerto, serán asumidas en su totalidad por el Concedente. Para tal efecto, los mayores costos en los que incurra el Concesionario, directamente o a través de sus contratistas, deberán ser identificadas con sus partidas correspondientes con la sustentación técnica en el contrato EPC o similar que se suscriba para tal fin, serán descontados por el CONCESIONARIO de la Retribución, luego de que los montos sean aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN. 5.2 El Concedente se obliga a liberar las referidas interferencias, de acuerdo a lo siguiente: 5.2.1. Ducto de gas natural operado por CALIDDA, a más tardar al 01 de enero de 2018, de acuerdo a los términos establecidos en el Convenio u otro, que para tal fin han suscrito el Concedente y CALIDDA. 5.2.2. Túnel de la Av. Gambetta, a más tardar el 01 de enero de 2018. Para que se considere acreditada la liberación de esta interferencia, el Concedente deberá haber concluido la construcción, instalación y



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	operatividad total de los sistemas del túnel, contar con la conformidad de la obra a cargo de Proviás Nacional y desmontado la totalidad del campamento y zona de construcción del Túnel de la Av. Gambetta, debiendo quedar los terrenos en las mismas condiciones en que se encontraban antes del inicio de la obra. De la misma manera y en el mismo plazo la Av. Gambetta (trazo paralelo al túnel) deberá ser cerrada física y legalmente al tránsito. 5.3 En caso el Concedente no cumpla con su obligación de liberar las interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del presente Anexo dentro de los plazos máximos señalados precedentemente, el plazo contemplado en el presente Contrato de Concesión para la construcción de la segunda pista de aterrizaje será suspendido de manera automática y se reactivará sólo cuando el Concedente cumpla con su obligación, o de alguna manera la satisfaga. 5.4 Sin perjuicio de lo señalado, en caso de incumplimiento por parte del Concedente de su obligación de liberar las interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del presente Anexo, que exceda el plazo máximo señalado en dichos numerales, será aplicable la Cláusula 5.8 o el literal c), de la Cláusula 15.5 del presente Contrato de Concesión.	operatividad total de los sistemas del túnel, contar con la conformidad de la obra a cargo de Proviás Nacional, y desmontado la totalidad del campamento y zona de construcción del Túnel de la Av. Gambetta, debiendo quedar los terrenos en las mismas condiciones en que se encontraban antes del inicio de la obra. De la misma manera y en el mismo plazo la Av. Gambetta (trazo paralelo al túnel) deberá ser cerrada física y legalmente al tránsito. 5.3 En caso el Concedente no cumpla con su obligación de liberar las interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del presente Anexo dentro de los plazos máximos señalados precedentemente, el plazo contemplado en el presente Contrato de Concesión para la construcción de la segunda pista de aterrizaje será suspendido de manera automática y se reactivará sólo cuando el Concedente cumpla con su obligación, o de alguna manera la satisfaga. 5.4 Sin perjuicio de lo señalado, en caso de incumplimiento por parte del Concedente de su obligación de liberar las interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del presente Anexo, que exceda el plazo máximo señalado en dichos numerales, será aplicable la Cláusula 5.8 o el literal c), de la Cláusula 15.5 del presente Contrato de Concesión.



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	5.5 <u>Para la etapa de operación de la interferencia regulada en el numeral 5.2.2 del Anexo 11, el Concesionario contratará, los servicios de una empresa especializada de reconocido prestigio internacional, distinto del broker, corredor o asesor de seguros del Concesionario, para la realización del estudio de riesgo, que deberá contar con la opinión del Concedente y el Regulador, con la finalidad de determinar la máxima pérdida probable producto de los siniestros o eventos que puedan ocurrir durante la operación del Túnel de la Av. Gambetta que afecten a la operación del Aeropuerto. La máxima pérdida probable es aquella pérdida que se puede prever bajo condiciones razonables adversas y será el monto mínimo de suma asegurada para esta(s) póliza(s). La(s) cual(es) deberá(n) ser contratada(s) por el Concedente y actualizada(s) por lo menos cada tres (3) años. Dicho costo será asumido por el Concedente a través de la Retribución al Estado.</u> <u>Dentro de los cuarenta y cinco (45) Días Útiles siguientes a la fecha de suscripción de la Adenda N° 7, el Concesionario presentará al Regulador una relación con no menos de tres (03) empresas especializadas. El Regulador contará con un plazo de cinco (05) Días Útiles para elegir a una de las empresas especializadas propuestas y comunicar su decisión al Concesionario y al Concedente. Dentro de los ciento ochenta (180) Días Útiles contados desde la contratación de la empresa</u>	5.5 <u>Para la etapa de operación de la interferencia regulada en el numeral 5.2.2 del Anexo 11, el Concesionario contratará, los servicios de una empresa especializada de reconocido prestigio internacional, distinto del broker, corredor o asesor de seguros del Concesionario, para la realización del estudio de riesgo, que deberá contar con la opinión del Concedente y el Regulador, con la finalidad de determinar la máxima pérdida probable producto de los siniestros o eventos que puedan ocurrir durante la operación del Túnel de la Av. Gambetta que afecten a la operación del Aeropuerto. La máxima pérdida probable es aquella pérdida que se puede prever bajo condiciones razonables adversas y será el monto mínimo de suma asegurada para esta(s) póliza(s). La(s) cual(es) deberá(n) ser contratada(s) por el Concedente y actualizada(s) por lo menos cada tres (3) años. Dicho costo será asumido por el Concedente a través de la Retribución al Estado.</u> <u>Dentro de los cuarenta y cinco (45) Días Útiles siguientes a la fecha de suscripción de la Adenda N° 7, el Concesionario presentará al Regulador una relación con no menos de tres (03) empresas especializadas. El Regulador contará con un plazo de cinco (05) Días Útiles para elegir a una de las empresas especializadas propuestas y comunicar su decisión al Concesionario y al Concedente. Dentro de los ciento ochenta (180) Días Útiles contados desde la contratación de la empresa</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	<u>especializada a que refiere el párrafo anterior, el Concesionario presentará al Concedente, con copia al Regulador, los estudios de riesgos correspondientes.</u> <u>El Concedente deberá entregar al Concesionario una copia de las pólizas contratadas a los cinco (5) días útiles de adquiridas o renovadas.</u> <u>En la eventualidad que el Concedente no contrate la(s) póliza(s) indicada(s) luego de transcurridos noventa (90) Días Útiles de emitido el estudio de riesgo respectivo, el Concesionario está facultado a hacerlo y descontará de manera automática dicho importe del pago de la Retribución. Dicha(s) póliza(s) se renovará(n) anualmente a favor del Concesionario y de no ser contratada(s) o renovada(s), con treinta (30) Días Útiles de su vencimiento, por el Concedente, el Concesionario la(s) contratará y el costo será descontado de la Retribución.</u> <u>Mientras se efectúen los trabajos de liberación de la presente interferencia y hasta que el Túnel de la Av. Gambetta sea inaugurado y abierto al uso público, la seguridad y cuidado de dicha infraestructura, así como de todos los terrenos que se encuentren en posesión del MTC u ocupados con ocasión de la misma, estará a cargo del Concedente.</u> <u>5.6 El Concedente se obliga a implementar, mantener y garantizar –directamente o a través del tercero</u>	<u>especializada a que refiere el párrafo anterior, el Concesionario presentará al Concedente, con copia al Regulador, los estudios de riesgos correspondientes.</u> <u>El Concedente deberá entregar al Concesionario una copia de las pólizas contratadas a los cinco (5) días útiles de adquiridas o renovadas.</u> <u>En la eventualidad que el Concedente no contrate la(s) póliza(s) indicada(s) luego de transcurridos noventa (90) Días Útiles de emitido el estudio de riesgo respectivo, el Concesionario está facultado a hacerlo y descontará de manera automática dicho importe del pago de la Retribución. Dicha(s) póliza(s) se renovará(n) anualmente a favor del Concesionario y de no ser contratada(s) o renovada(s), con treinta (30) Días Útiles de su vencimiento, por el Concedente, el Concesionario la(s) contratará y el costo será descontado de la Retribución.</u> <u>Mientras se efectúen los trabajos de liberación de la presente interferencia y hasta que el Túnel de la Av. Gambetta sea inaugurado y abierto al uso público, la seguridad y cuidado de dicha infraestructura, así como de todos los terrenos que se encuentren en posesión del MTC u ocupados con ocasión de la misma, estará a cargo del Concedente.</u> <u>5.6 El Concedente se obliga a implementar, mantener y garantizar –directamente o a través del tercero</u>



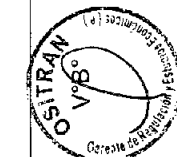
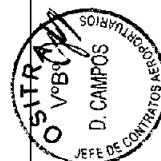
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
ANEXO 11 APÉNDICE 1 1. Ubicación El terreno destinado a la ampliación y modernización del Aeropuerto se ubica en los Ex Fundos, Bocanegra, San Agustín y La Taboada, del Valle del Río Rimac, en la Provincia Constitucional del Callao, cuyo Punto de Referencia es: 12° 01' 18.4" Latitud Sur y 77° 06' 51.6" Longitud Oeste, según el Nuevo Orden Geodésico Mundial WGS 84.	operador del túnel- la vigencia y aplicación de los protocolos de operación, seguridad, emergencia y plan de mantenimiento respectivos durante la vigencia de la Concesión. El Concedente será responsable por la operación, el mantenimiento y seguridad de la referida infraestructura. <u>Si por cualquier causa relacionada con la operación o mantenimiento del túnel se ve afectada –directa o indirectamente- las operaciones del Aeropuerto, los daños o efectos generados al Concesionario o terceros por dicha afectación, serán responsabilidad directa del Concedente.</u> 5.7 Las Partes declaran expresamente que las pre existencias detalladas en los literales C, D, E y F del numeral 5.1 de la Cláusula Quinta de la Adenda N°7 no constituyen impedimento para el inicio de las obras de ampliación del Aeropuerto."	operador del túnel- la vigencia y aplicación de los protocolos de operación, seguridad, emergencia y plan de mantenimiento respectivos durante la vigencia de la Concesión. El Concedente será responsable por la operación, el mantenimiento y seguridad de la referida infraestructura. <u>Si por cualquier causa relacionada con la operación o mantenimiento del túnel se ve afectada –directa o indirectamente- las operaciones del Aeropuerto, los daños o efectos generados al Concesionario o terceros por dicha afectación, serán responsabilidad directa del Concedente.</u> 5.7 Las Partes declaran expresamente que las pre existencias detalladas en los literales C, D, E y F del numeral 5.1 de la Cláusula Quinta de la Adenda N°7 no constituyen impedimento para el inicio de las obras de ampliación del Aeropuerto."
ANEXO 11 APÉNDICE 1 1. Ubicación El terreno destinado a la ampliación y modernización del Aeropuerto se ubica en los Ex Fundos, Bocanegra, San Agustín y La Taboada, del Valle del Río Rimac, en la Provincia Constitucional del Callao, cuyo Punto de Referencia es: 12° 01' 18.4" Latitud Sur y 77° 06' 51.6" Longitud Oeste, según el Nuevo Orden Geodésico Mundial WGS 84.	ANEXO 11 APÉNDICE 1 1. Ubicación El terreno destinado a la ampliación y modernización del Aeropuerto se ubica en los Ex Fundos, Bocanegra, San Agustín y La Taboada, del Valle del Río Rimac, en la Provincia Constitucional del Callao, cuyo Punto de Referencia es: 12° 01' 18.4" Latitud Sur y 77° 06' 51.6" Longitud Oeste, según el Nuevo Orden Geodésico Mundial WGS 84.	ANEXO 11 APÉNDICE 1 (...)



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
		<u>2. Linderos y Medidas Perimétricas</u> [Se definen los linderos y medidas perimétricas] <u>3. Perímetros:</u> 3.1 Perímetro Lote "A": El perímetro aquí descrito es de <u>18,352.36 metros lineales (DIECIOCHO MIL TRECIENTOS CINCUENTA Y DOS PUNTO TREINTA Y SEIS METROS LINEALES)</u> 3.2 Perímetro Lote "B": El perímetro es de <u>671.420 metros lineales (SEISCIENTOS SETENTA Y UN MIL PUNTO CUATROCIENTOS VEINTE METROS LINEALES)</u> <u>4. Áreas:</u> 4.1 Área Lote "A" El Área del terreno aquí descrito es de <u>6'732,268.44 m² (SEIS MILLONES SETECIENTOS TREINTA Y DOS MIL DOSCIENTOS SESENTA Y OCHO PUNTO CUARENTA Y CUATRO METROS CUADRADOS)</u> 4.2 Área Lote "B" El Área del terreno aquí descrito es de <u>27,923.92 m² (VEINTI SIETE MIL NOVECIENTOS VEINTI TRES PUNTO NOVENTA Y DOS METROS CUADRADOS)</u> 4.3 Área Total



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
		El Área total a entregarse es de 6'760,192.36 m² (SEIS MILLONES SETECIENTOS SESENTA MIL CIENTO NOVENTA Y DOS PUNTO TREINTA Y SEIS). 5. Declaración Pericial: <u>Las coordenadas UTM del Nuevo Orden Geodésico Mundial, de validez universal, fueron levantadas con GPS diferencial, doble frecuencia, marca TRIMBLE R8 GNSS/R6/5800 y la Cartografía Digital WGS 84 emitida por el Instituto Geográfico Nacional.</u> <u>Forma parte de la presente Memoria Descriptiva el plano denominado P15 – Según Apéndice 1 del Anexo 11 según 7ma Adenda al Contrato de Concesión a LAP, del 20 de enero de 2017.</u> <u>La presente Memoria Descriptiva fue elaborada basada en el DATUM PSAD 56, con métodos mecánicos, siguiendo el Nuevo Orden Geodésico Mundial WGS 84 - de validez universal - mediante métodos analíticos; por lo tanto, la diferencia existente entre un sistema y el otro es debido a estos factores, pero que están dentro de la tolerancia permitida por la Superintendencia de Bienes Nacionales, CONATA y el Reglamento de los Registros Públicos (de 2% a 2.5% para áreas y o 5% a o.8% para el perímetro).</u> <u>El uso y manejo de estas coordenadas por ser exactas en posición, deben ser de uso RESTRINGIDO”.</u>

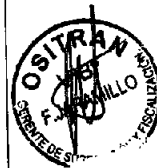


CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
	<u>Al respecto, será de aplicación lo establecido por dichas autoridades modificándose de manera automática los RTMs de acuerdo con la normativa vigente al momento del diseño de la nueva infraestructura. Aquellos RTMs que no se adecuen a la normativa antes mencionada, para su modificación o actualización, deberán seguir el procedimiento previsto en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión.</u>	<u>Al respecto, será de aplicación lo establecido por dichas autoridades modificándose de manera automática los RTMs de acuerdo con la normativa vigente al momento del diseño de la nueva infraestructura. Aquellos RTMs que no se adecuen a la normativa antes mencionada, para su modificación o actualización, deberán seguir el procedimiento previsto en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión.</u>
ANEXO 19 CRITERIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA	Modificación del Anexo 14 desde el numeral 1.2 al 4 [Ver documento Anexo 4 de la presente adenda] Eliminación del Anexo 19	Modificación del Anexo 14, desde el numeral 1.2 al 4 [Ver documento Anexo 4 de la presente adenda] Eliminación del Anexo 19

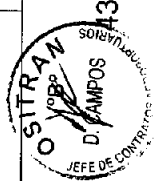


REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS DEL ANEXO 14

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
1.16 Iluminación del Campo Aéreo Se deberá iluminar el campo aéreo de acuerdo a las especificaciones requeridas para aproximaciones de Categoría II y de acuerdo con los requerimientos de la OACI y las regulaciones establecidas por las autoridades competentes. La iluminación deberá incluir necesariamente: • Aproximación • PAPI • Zona de contacto (Touchdown) • Iluminación en los ejes de la pista de aterrizaje y pista de rodaje. • Iluminación en los bordes de la pista de aterrizaje y pista de rodaje. • Iluminación del umbral de la pista de aterrizaje. • Sistema de guía en las pistas de rodaje, incluyendo barras de parada y barras de autorización de paso. • Luz indicadora de obstáculos (dentro y fuera del Aeropuerto). • Redes para suministro de energía	1.16 Sistema de iluminación del Campo Aéreo para la aproximación y aterrizaje Se deberá iluminar el campo aéreo de acuerdo a las especificaciones requeridas para aproximaciones de Categoría II y de acuerdo con los requerimientos <u>las normas y métodos recomendados de la OACI y las regulaciones establecidas por las autoridades competentes las Leyes Aplicables.</u> La <u>Los sistemas de</u> iluminación deberán incluir necesariamente: • <u>Luces Aproximación</u> • <u>Luces PAPI</u> • Zona de contacto (Touchdown zone - TDZ) • Iluminación en los ejes de la pista de aterrizaje y pista <u>calles</u> de rodaje. • Iluminación en los bordes de la pista de aterrizaje y pista <u>calles</u> de rodaje. • Iluminación del umbral de la pista de aterrizaje. • Sistema de guía en las pistas <u>calles</u> de rodaje, incluyendo barras de parada y barras de autorización de paso. • Luz indicadora de obstáculos (dentro y fuera del Aeropuerto). • Redes para suministro de energía • Bóveda de seguridad para iluminación de aeronaves.	1.16 Sistema de iluminación del Campo Aéreo para la aproximación y aterrizaje Se deberá iluminar el campo aéreo de acuerdo a las especificaciones requeridas para aproximaciones de Categoría II y de acuerdo con los requerimientos <u>las normas y métodos recomendados de la OACI y las regulaciones establecidas por las autoridades competentes las Leyes Aplicables.</u> La <u>Los sistemas de</u> iluminación deberán incluir necesariamente: • <u>Luces Aproximación</u> • <u>Luces PAPI</u> • Zona de contacto (Touchdown zone - TDZ) • Iluminación en los ejes de la pista de aterrizaje y pista <u>calles</u> de rodaje. • Iluminación en los bordes de la pista de aterrizaje y pista <u>calles</u> de rodaje. • Iluminación del umbral de la pista de aterrizaje. • Sistema de guía en las pistas <u>calles</u> de rodaje, incluyendo barras de parada y barras de autorización de paso. • Luz indicadora de obstáculos (dentro y fuera del Aeropuerto). • Redes para suministro de energía • Bóveda de seguridad para iluminación de aeronaves.



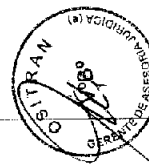
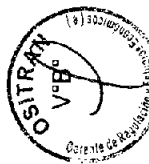
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)		PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
• Bóveda de seguridad para iluminación de aeronaves.			
1.19 Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves		1.19 Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves	1.19 Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves
La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro:		La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro:	La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro:
Capacidad del sistema de pistas de aterrizaje/despegue		Capacidad del sistema de pistas de aterrizaje/despegue	Capacidad del sistema de pistas de aterrizaje/despegue
	al 8° año	al 8° año	al 8° año
	al 30° año	al 30° año	al 30° año
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	33	33
Total de vuelos	74	74	74
Total salidas y llegadas en un día punta	347	347	347
Domésticos	207	207	207
Internacionales	140	140	140
Capacidad del terminal/rampa			
Total, salidas y llegadas en una hora punta	26	26	26
Domésticos	16	16	16
Internacionales	13	13	13
Mínimo de posiciones de estacionamiento			
Contacto	19	19	19
Remoto	10	10	10
Capacidad del sistema de Pista de A/D			
Hora Punta (Vuelos Comerciales Solamente)	33	33	33
Tipo de Aeronave	74	74	74



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN																																													
Internacional: <table><tr><td>B747</td><td>2</td><td>4</td></tr><tr><td>B767, DC10, A300</td><td>4</td><td>13</td></tr><tr><td>B737, MD80, A320</td><td>10</td><td>16</td></tr></table> Doméstico: <table><tr><td>B737/MD80/A320</td><td>14</td><td>28</td></tr><tr><td>Totales</td><td>29</td><td>62</td></tr></table>	B747	2	4	B767, DC10, A300	4	13	B737, MD80, A320	10	16	B737/MD80/A320	14	28	Totales	29	62	Internacional: <table><tr><td>B747</td><td>2</td><td>4</td></tr><tr><td>B767, DC10, A300</td><td>4</td><td>13</td></tr><tr><td>B737, MD80, A320</td><td>10</td><td>16</td></tr></table> Doméstico: <table><tr><td>B737/MD80/A320</td><td>14</td><td>28</td></tr><tr><td>Totales</td><td>29</td><td>62</td></tr></table>	B747	2	4	B767, DC10, A300	4	13	B737, MD80, A320	10	16	B737/MD80/A320	14	28	Totales	29	62	Internacional: <table><tr><td>B747</td><td>2</td><td>4</td></tr><tr><td>B767, DC10, A300</td><td>4</td><td>13</td></tr><tr><td>B737, MD80, A320</td><td>10</td><td>16</td></tr></table> Doméstico: <table><tr><td>B737/MD80/A320</td><td>14</td><td>28</td></tr><tr><td>Totales</td><td>29</td><td>62</td></tr></table>	B747	2	4	B767, DC10, A300	4	13	B737, MD80, A320	10	16	B737/MD80/A320	14	28	Totales	29	62
B747	2	4																																													
B767, DC10, A300	4	13																																													
B737, MD80, A320	10	16																																													
B737/MD80/A320	14	28																																													
Totales	29	62																																													
B747	2	4																																													
B767, DC10, A300	4	13																																													
B737, MD80, A320	10	16																																													
B737/MD80/A320	14	28																																													
Totales	29	62																																													
B747	2	4																																													
B767, DC10, A300	4	13																																													
B737, MD80, A320	10	16																																													
B737/MD80/A320	14	28																																													
Totales	29	62																																													
- Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán únicamente las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajero en las que efectivamente se puedan utilizar mangas (PLB), más no la de aviación general, ni las de mantenimiento ni las de pernocte. - Las posiciones de uso combinado (swing gates), serán contabilizadas doble para efectos de conteo de posiciones. - Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones. - El esquema del diseño para maximizar un intercambio en el tipo de aeronaves. - La capacidad del sistema de pista de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de	- Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán únicamente las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajero en las que efectivamente se puedan utilizar mangas (PLB), más no la de aviación general, ni las de mantenimiento ni las de pernocte. - Las posiciones de uso combinado (swing gates), serán contabilizadas doble para efectos de conteo de posiciones. - Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones. - El esquema del diseño para maximizar un intercambio en el tipo de aeronaves. - La capacidad del sistema de pista de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la	- Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán únicamente las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajero en las que efectivamente se puedan utilizar mangas (PLB), más no la de aviación general, ni las de carga, ni las de mantenimiento ni las de pernocte. - Las posiciones de uso combinado (swing gates), serán contabilizadas doble para efectos de conteo de posiciones. - Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones. - El esquema del diseño para maximizar un intercambio en el tipo de aeronaves. - La capacidad del sistema de pista de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la																																													



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
la demanda por los servicios que se brindan en el AUCh durante el periodo de la concesión.	demanda por los servicios que se brindan en el AUCh durante el periodo de la concesión.	demanda por los servicios que se brindan en el AUCh durante el periodo de la concesión.
1.20 Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) Para fines de cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto se utilizará la Metodología de Asientos Equivalentes, según Circular FAA 150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities sección 25 en adelante. Para efectos de su aplicación, se considerarán únicamente las posiciones de pasajeros que efectivamente pueden utilizar mangas, mas no las de aviación general, ni las de carga ni tampoco las de pernocte. La aeronave con capacidad para 188 pasajeros.	1.20 Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) Para fines de cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto se utilizará la Metodología de Asientos Equivalentes, según Circular FAA 150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities sección 25 en adelante. Para efectos de su aplicación, se considerarán únicamente las posiciones de pasajeros que efectivamente pueden utilizar mangas, mas no las de aviación general, ni las de carga ni tampoco las de pernocte. La aeronave equivalente a utilizar será la B757-200 con capacidad para 188 pasajeros.	1.20 Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) Para fines de cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto se utilizará la Metodología de Asientos Equivalentes, según Circular FAA 150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities sección 25 en adelante. Para efectos de su aplicación, se considerarán únicamente las posiciones de pasajeros que efectivamente pueden utilizar mangas, mas no las de aviación general, ni las de carga ni tampoco las de pernocte. La aeronave equivalente a utilizar será la B757-200 con capacidad para 188 pasajeros.



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
• Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). • Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). • Desde el décimo quinto al vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). • Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo 90% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).	<u>La capacidad del sistema de pista de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que se brindan en el AIJCh durante el periodo de la concesión.</u> • Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). • Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). • Desde el décimo quinto al vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). • Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo 90% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). <u>Desde que entre en operación el nuevo terminal de pasajeros, hasta el final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: El 90% de los pasajeros anuales serán atendidos por puentes de abordaje (mangas).</u>	<u>La capacidad del sistema de pista de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que se brindan en el AIJCh durante el periodo de la concesión.</u> • Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). • Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). • Desde el décimo quinto al vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). • Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo 90% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). <u>Desde que entre en operación el nuevo terminal de pasajeros, hasta el final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: El 90% de los pasajeros anuales serán atendidos por puentes de abordaje (mangas).</u>



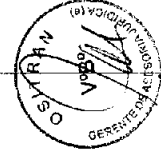
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
Pasajeros (check-in, control de seguridad, migraciones de salida, salas de embarque, migraciones de llegada, sala de recojo e equipaje y hall de llegadas) será de 300m, medidos desde el punto medio de cada área funcional. 1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal C) Veredas frontales del Edificio del Terminal 1. Se debe diseñar la vereda de salidas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 2. Se debe diseñar la vereda de llegadas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.24 ml por cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 3. Se debe diseñar la vereda de vehículos para proporcionar un espacio de 0.195 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 4. El ancho en las veredas adyacentes a la fachada del Edificio Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml. 1.30 Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario. El Concesionario someterá su plan comercial, administrativo, de negocios y el mantenimiento	llegada, sala de recojo e equipaje y hall de llegadas, sin ayuda mecánica, al desplazarse por los espigones del edificio terminal será de 300m, medidos desde el punto medio de cada área funcional. 1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal C) Veredas frontales del Edificio del Terminal 1. Se debe diseñar la vereda de salidas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 2. Se debe diseñar la vereda de llegadas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.24 ml por cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 3. Se debe diseñar la vereda de vehículos para proporcionar un espacio de 0.195 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 4. El ancho en las veredas adyacentes a la fachada del Edificio Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml. 1.30 Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario. El Concesionario someterá su plan comercial, administrativo, de negocios y el mantenimiento	embarque, migraciones de llegada, sala de recojo e equipaje y hall de llegadas) será de 300m, medidos desde el punto medio de cada área funcional calculado de acuerdo a lo recomendado por IATA en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos o el que lo sustituya. 1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal C) Veredas frontales del Edificio del Terminal 1. Se debe diseñar la vereda de salidas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 2. Se debe diseñar la vereda de llegadas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.24 ml por cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 3. Se debe diseñar la vereda de vehículos para proporcionar un espacio de 0.195 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 4. El ancho en las veredas adyacentes a la fachada del Edificio Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml. 1.30 Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario. El Concesionario someterá su plan comercial, administrativo, de negocios y el mantenimiento



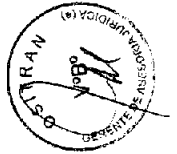
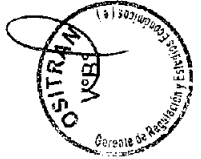
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
Declaración de los objetivos. Una definición clara y concisa de los objetivos del Concesionario, a largo plazo, con el fin de cumplir los requisitos estipulados en los documentos de la propuesta. Objetivos y metas a cinco años (a ser renovado cada 5 años) incluyendo: - Objetivos de participación en el mercado. - Objetivos de presupuesto de operación anual para determinar el cumplimiento con las normas de operación establecidas para el Aeropuerto. - Presupuesto anual que deberá incluir: - Ingresos totales anticipados provenientes de fuentes principales, tales como tarifas de aterrizaje, ingresos de infraestructura de pasajeros nacionales e internacionales, ingresos provenientes de operaciones de ventas al por menor por categorías principales (es decir, comidas y bebidas, Duty Free, otras operaciones al por menor) e ingresos por concepto de alquileres. - Costo total anticipado de la planilla de empleados. - Otros gastos anticipados de operación, excluyendo depreciación, impuestos y amortización. - Ingresos operacionales netos. - Número de pasajeros abordados actuales y estimados. - Peso de la carga desembarcada por aerolíneas; actual y estimada. - Requerimientos anuales totales principales y de interés. - Número total de empleados.	Declaración de los objetivos. Una definición clara y concisa de los objetivos del Concesionario, a largo plazo, con el fin de cumplir los requisitos estipulados en los documentos de la propuesta. Objetivos y metas a cinco años (a ser renovado cada 5 años) incluyendo: - Objetivos de participación en el mercado. - Objetivos de presupuesto de operación anual para determinar el cumplimiento con las normas de operación establecidas para el Aeropuerto. - Presupuesto anual que deberá incluir: - Ingresos totales anticipados provenientes de fuentes principales, tales como tarifas de aterrizaje, ingresos de infraestructura de pasajeros nacionales e internacionales, ingresos provenientes de operaciones de ventas al por menor por categorías principales (es decir, comidas y bebidas, Duty Free, otras operaciones al por menor) e ingresos por concepto de alquileres. - Costo total anticipado de la planilla de empleados. - Otros gastos anticipados de operación, excluyendo depreciación, impuestos y amortización. - Ingresos operacionales netos. - Número de pasajeros abordados actuales y estimados. - Peso de la carga desembarcada por aerolíneas; actual y estimada. - Requerimientos anuales totales principales y de interés. - Número total de empleados.	Declaración de los objetivos. Una definición clara y concisa de los objetivos del Concesionario, a largo plazo, con el fin de cumplir los requisitos estipulados en los documentos de la propuesta. Objetivos y metas a cinco años (a ser renovado cada 5 años) incluyendo: - Objetivos de participación en el mercado. - Objetivos de presupuesto de operación anual para determinar el cumplimiento con las normas de operación establecidas para el Aeropuerto. - Presupuesto anual que deberá incluir: - Ingresos totales anticipados provenientes de fuentes principales, tales como tarifas de aterrizaje, ingresos de infraestructura de pasajeros nacionales e internacionales, ingresos provenientes de operaciones de ventas al por menor por categorías principales (es decir, comidas y bebidas, Duty Free, otras operaciones al por menor) e ingresos por concepto de alquileres. - Costo total anticipado de la planilla de empleados. - Otros gastos anticipados de operación, excluyendo depreciación, impuestos y amortización. - Ingresos operacionales netos. - Número de pasajeros abordados actuales y estimados. - Peso de la carga desembarcada por aerolíneas; actual y estimada. - Requerimientos anuales totales principales y de interés. - Número total de empleados.



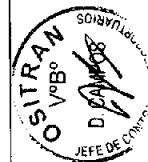
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
• Peso de la carga desembarcada por aerolíneas; actual y estimada. • Requerimientos anuales totales principales y de interés. • Número total de empleados. • Comparación del presupuesto del año anterior, explicando variaciones importantes en la ejecución financiera y de operaciones. • Cualquier otra información que pueda ser requerida por OSITRAN. • Costo del plan de mantenimiento aeroportuario.	• Comparación del presupuesto del año anterior, explicando variaciones importantes en la ejecución financiera y de operaciones. • Cualquier otra información que pueda ser requerida por OSITRAN. • Costo del plan de mantenimiento aeroportuario. Equipo Administrativo. Una lista que indique el nombre, dirección, número de teléfono y de fax del Gerente General y otros gerentes principales del Concesionario. Evaluación del Proyecto. Una presentación anual formal de carácter informativo referencial a cargo de un ejecutivo principal del Concesionario, ante OSITRAN, sobre la ejecución del proyecto durante el año actual y sus expectativas para los años subsiguientes.	• Comparación del presupuesto del año anterior, explicando variaciones importantes en la ejecución financiera y de operaciones. • Cualquier otra información que pueda ser requerida por OSITRAN. • Costo del plan de mantenimiento aeroportuario. Equipo Administrativo. Una lista que indique el nombre, dirección, número de teléfono y de fax del Gerente General y otros gerentes principales del Concesionario. Evaluación del Proyecto. Una presentación anual formal de carácter informativo referencial a cargo de un ejecutivo principal del Concesionario, ante OSITRAN, sobre la ejecución del proyecto durante el año actual y sus expectativas para los años subsiguientes.
Evaluación del Proyecto. Una presentación anual formal de carácter informativo referencial a cargo de un ejecutivo principal del Concesionario, ante OSITRAN, sobre la ejecución del proyecto durante el año actual y sus expectativas para los años subsiguientes. Esta presentación de carácter informativo referencial deberá incluir lo siguiente: • Una actualización del cumplimiento de la declaración de los objetivos. • Una explicación de las metas y objetivos para los próximos 5 años. • Una explicación de las aerolíneas que sirven al Aeropuerto y los esfuerzos realizados por el Concesionario para incrementar el número de aerolíneas. • Proyección sobre los requerimientos de personal para los siguientes años. • Plan de mantenimiento preventivo del Aeropuerto. • Descripción de los resultados del programa de	Esta presentación de carácter informativo referencial deberá incluir lo siguiente: • Una actualización del cumplimiento de la declaración de los objetivos. • Una explicación de las metas y objetivos para los próximos 5 años. • Una explicación de las aerolíneas que sirven al Aeropuerto y los esfuerzos realizados por el Concesionario para incrementar el número de aerolíneas. • Proyección sobre los requerimientos de personal para los siguientes años. • Plan de mantenimiento preventivo del Aeropuerto. • Descripción de los resultados del programa de	Esta presentación de carácter informativo referencial deberá incluir lo siguiente: • Una actualización del cumplimiento de la declaración de los objetivos. • Una explicación de las metas y objetivos para los próximos 5 años. • Una explicación de las aerolíneas que sirven al Aeropuerto y los esfuerzos realizados por el Concesionario para incrementar el número de aerolíneas. • Proyección sobre los requerimientos de personal para los siguientes años. • Plan de mantenimiento preventivo del Aeropuerto. • Descripción de los resultados del programa de



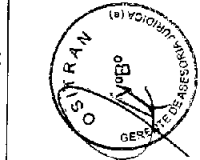
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
- Una explicación de las aerolíneas que sirven al Aeropuerto y los esfuerzos realizados por el Concesionario para incrementar el número de aerolíneas. - Proyección sobre los requerimientos de personal para los siguientes años. - Plan de mantenimiento preventivo del Aeropuerto. Descripción de los resultados del programa de mantenimiento aeroportuario implementado en el año anterior y el Plan de Mantenimiento programado para los próximos años. - De forma detallada y específica para los próximos dos (2) años. - De forma general para los siguientes tres (3) años. - Un resumen de los principales resultados de la operación del Aeropuerto. El Concesionario deberá remitir una copia escrita de la presentación anual a OSITRAN para su información, un mes antes de la fecha de presentación.	mantenimiento aeroportuario implementado en el año anterior y el Plan de Mantenimiento programado para los próximos años: - De forma detallada y específica para los próximos dos (2) años. - De forma general para los siguientes tres (3) años. - Un resumen de los principales resultados de la operación del Aeropuerto. El Concesionario deberá remitir una copia escrita de la presentación anual a OSITRAN para su información, un mes antes de la fecha de presentación.	mantenimiento aeroportuario implementado en el año anterior y el Plan de Mantenimiento programado para los próximos años: - De forma detallada y específica para los próximos dos (2) años. - De forma general para los siguientes tres (3) años. - Un resumen de los principales resultados de la operación del Aeropuerto. El Concesionario deberá remitir una copia escrita de la presentación anual a OSITRAN para su información, un mes antes de la fecha de presentación.
El Concesionario deberá remitir una copia escrita de la presentación anual a OSITRAN para su información, un mes antes de la fecha de presentación. 1.31 Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) El PGP establecerá el marco y los procesos para definir cómo se desarrollará la infraestructura del Aeropuerto. El PGP proveerá los lineamientos para la coordinación entre el Concesionario, OSITRAN, CORPAC S.A., otras entidades gubernamentales, los arquitectos e ingenieros, contratistas de construcción y arrendatarios del Aeropuerto. Debe estar compuesto por los siguientes elementos	1.31 Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) El PGP establecerá el marco y los procesos para definir cómo se desarrollará la infraestructura del Aeropuerto. El PGP proveerá los lineamientos para la coordinación entre el Concesionario, OSITRAN, CORPAC S.A., otras entidades gubernamentales, los arquitectos e ingenieros, contratistas de construcción y arrendatarios del Aeropuerto. Debe estar compuesto por los siguientes	1.31 Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) El PGP establecerá el marco y los procesos para definir cómo se desarrollará la infraestructura del Aeropuerto. El PGP proveerá los lineamientos para la coordinación entre el Concesionario, OSITRAN, CORPAC S.A., otras entidades gubernamentales, los arquitectos e ingenieros, contratistas de construcción y arrendatarios del Aeropuerto. Debe estar compuesto por los siguientes



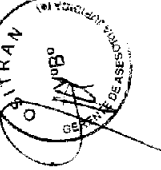
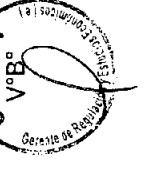
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
interrelacionados y debidamente integrados en un solo plan: Plan Administrativo. El plan administrativo deberá incluir, pero sin limitarse a, una identificación de las responsabilidades, regulaciones, interacciones, jerarquías y sistemas para la coordinación, tales como: desglose de la estructura del trabajo (WBS) estimados de costos, cronogramas utilizando software Primavera P3 ó similar, definición de fases de construcción, sistema de informes, sistema de contabilidad; revisión y aprobación entre todas las entidades involucradas en el programa de desarrollo del Aeropuerto. Plan Financiero. El plan financiero deberá incluir, pero sin limitarse a, el establecimiento de la ruta crítica", y definir las proyecciones de construcción, el cronograma para el proceso de la planificación, diseño y construcción, la identificación de las fuentes de financiamiento y el cronograma para su disponibilidad. Plan de Adquisición. El plan de adquisición deberá incluir, pero sin limitarse a, la definición de la estrategia requerida para la integración total del programa de desarrollo. Simultáneamente con la estrategia financiera, el plan para iniciar y completar el desarrollo de la infraestructura física del Aeropuerto deberá ser definido.	elementos interrelacionados y debidamente integrados en un solo plan: Plan Administrativo. El plan administrativo deberá incluir, pero sin limitarse a, una identificación de las responsabilidades, regulaciones, interacciones, jerarquías y sistemas para la coordinación, tales como: desglose de la estructura del trabajo (WBS) estimados de costos, cronogramas utilizando software Primavera P3 ó similar, definición de fases de construcción, sistema de informes, sistema de contabilidad; revisión y aprobación entre todas las entidades involucradas en el programa de desarrollo del Aeropuerto. Plan Financiero. El plan financiero deberá incluir, pero sin limitarse a, el establecimiento de la ruta crítica", y definir las proyecciones de construcción, el cronograma para el proceso de la planificación, diseño y construcción, la identificación de las fuentes de financiamiento y el cronograma para su disponibilidad. Plan de Adquisición. El plan de adquisición deberá incluir, pero sin limitarse a, la definición de la estrategia requerida para la integración total del programa de desarrollo. Simultáneamente con la estrategia financiera, el plan para iniciar y completar el desarrollo de la infraestructura física del Aeropuerto deberá ser definido.	elementos interrelacionados y debidamente integrados en un solo plan: Plan Administrativo. El plan administrativo deberá incluir, pero sin limitarse a, una identificación de las responsabilidades, regulaciones, interacciones, jerarquías y sistemas para la coordinación, tales como: desglose de la estructura del trabajo (WBS) estimados de costos, cronogramas utilizando software Primavera P3 ó similar, definición de fases de construcción, sistema de informes, sistema de contabilidad; revisión y aprobación entre todas las entidades involucradas en el programa de desarrollo del Aeropuerto. Plan Financiero. El plan financiero deberá incluir, pero sin limitarse a, el establecimiento de la ruta crítica", y definir las proyecciones de construcción, el cronograma para el proceso de la planificación, diseño y construcción, la identificación de las fuentes de financiamiento y el cronograma para su disponibilidad. Plan de Adquisición. El plan de adquisición deberá incluir, pero sin limitarse a, la definición de la estrategia requerida para la integración total del programa de desarrollo. Simultáneamente con la estrategia financiera, el plan para iniciar y completar el desarrollo de la infraestructura física del Aeropuerto deberá ser definido.



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
Plan Técnico (pautas para el diseño). El plan técnico deberá incluir, sin limitarse a, los intereses de arquitectura e ingeniería, normas y pautas del diseño que mejorarán la calidad del diseño y construcción y proveen la base para la consistencia. Las pautas o normas para el diseño deben ser organizadas de tal manera que sirvan como guía para los arquitectos e ingenieros en sus actividades de diseño. El plan técnico debe incluir el plan de aseguramiento de calidad (QA) en las fases de planificación, programación y diseño y el plan de control de calidad durante la fase de construcción del Concesionario.	Plan Técnico (pautas para el diseño). El plan técnico deberá incluir, sin limitarse a, los intereses de arquitectura e ingeniería, normas y pautas del diseño que mejorarán la calidad del diseño y construcción y proveen la base para la consistencia. Las pautas o normas para el diseño deben ser organizadas de tal manera que sirvan como guía para los arquitectos e ingenieros en sus actividades de diseño. El plan técnico debe incluir el plan de aseguramiento de calidad (QA) en las fases de planificación, programación y diseño y el plan de control de calidad durante la fase de construcción del Concesionario.	Plan Técnico (pautas para el diseño). El plan técnico deberá incluir, sin limitarse a, los intereses de arquitectura e ingeniería, normas y pautas del diseño que mejorarán la calidad del diseño y construcción y proveen la base para la consistencia. Las pautas o normas para el diseño deben ser organizadas de tal manera que sirvan como guía para los arquitectos e ingenieros en sus actividades de diseño. El plan técnico debe incluir el plan de aseguramiento de calidad (QA) en las fases de planificación, programación y diseño y el plan de control de calidad durante la fase de construcción del Concesionario.
2 Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento y Limpieza del Complejo del Terminal de Pasajeros y Otros Edificios del Aeropuerto (...) 2.1 Instalaciones Aeroportuarias El Complejo del Terminal de Pasajeros incluye, pero no se limita a las siguientes áreas principales: • Edificio Terminal y espigones • Playas de estacionamiento público y playas de estacionamiento para vehículos de alquiler – lado tierra • Vías de acceso – lado tierra • Jardines/grass – lado tierra y lado aire • Plataforma de parqueo de aeronaves – lado aire • Otros edificios aeroportuarios incluyen: • Edificios administrativos y comerciales	2 Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento y Limpieza del Complejo del Terminal de Pasajeros y Otros Edificios del Aeropuerto (...) 2.1 Instalaciones Aeroportuarias El Complejo del Terminal de Pasajeros incluye, pero no se limita a las siguientes áreas principales: • Edificio Terminal y espigones • Playas de estacionamiento público y playas de estacionamiento para vehículos de alquiler – lado tierra • Vías de acceso – lado tierra • Jardines/grass – lado tierra y lado aire • Plataforma de parqueo de aeronaves – lado aire • Otros edificios aeroportuarios incluyen: // • Edificios administrativos y comerciales	2 Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento y Limpieza del Complejo del Terminal de Pasajeros y Otros Edificios del Aeropuerto (...) 2.1 Instalaciones Aeroportuarias El Complejo del Terminal de Pasajeros incluye, pero no se limita a las siguientes áreas principales: • Edificio Terminal y espigones • Playas de estacionamiento público y playas de estacionamiento para vehículos de alquiler – lado tierra • Vías de acceso – lado tierra • Jardines/grass – lado tierra y lado aire • Plataforma de parqueo de aeronaves – lado aire • Otros edificios aeroportuarios incluyen: // • Edificios administrativos y comerciales



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
• Hangares de mantenimiento y almacenaje de aeronaves • Edificios de carga aérea • Estación de bomberos • Edificios de mantenimiento y almacenaje • Incineradores para desechos nacionales e internacionales • Planta de almacenamiento y abastecimiento de combustibles • Edificios para el equipo de servicios de apoyo terrestre • Edificios de oficinas de líneas aéreas • Edificios e instalaciones de sistemas meteorológicos • Torres de control de tráfico aéreo • Edificios e instalaciones de cocinas para la preparación de alimentos • servidos a bordo de aeronaves (catering). • Edificios de apoyo general • Cerco perimetral aeroportuario de seguridad.	• Hangares de mantenimiento y almacenaje de aeronaves • Edificios de carga aérea • Estación de bomberos • Edificios de mantenimiento y almacenaje • Incineradores para desechos nacionales e internacionales • Planta de almacenamiento y abastecimiento de combustibles • Edificios para el equipo de servicios de apoyo terrestre • Edificios de oficinas de líneas aéreas • Edificios e instalaciones de sistemas meteorológicos • Torres de control de tráfico aéreo • Edificios e instalaciones de cocinas para la preparación de alimentos • servidos a bordo de aeronaves (catering). • Edificios de apoyo general • Cerco perimetral aeroportuario de seguridad.	• Hangares de mantenimiento y almacenaje de aeronaves • Edificios de carga aérea • Estación de bomberos • Edificios de mantenimiento y almacenaje • Incineradores para desechos nacionales e internacionales • Planta de almacenamiento y abastecimiento de combustibles • Edificios para el equipo de servicios de apoyo terrestre • Edificios de oficinas de líneas aéreas • Edificios e instalaciones de sistemas meteorológicos • Torres de control de tráfico aéreo • Edificios e instalaciones de cocinas para la preparación de alimentos • servidos a bordo de aeronaves (catering). • Edificios de apoyo general • Cerco perimetral aeroportuario de seguridad.
2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza (...) • Todas las áreas de jardinería internas y externas de los edificios del Aeropuerto y todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto, se mantendrán en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del Concesionario. En general, el grado de calidad de las áreas de jardinería del Aeropuerto serán equivalentes al grado de calidad de apariencia	2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza (...) • Todas las áreas de jardinería así definidas por el Concesionario en el Plan Maestro, se conservarán internas y externas de los edificios del Aeropuerto y todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto, se mantendrán en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario. En general, el grado de calidad de apariencia de las áreas de jardinería del Aeropuerto serán equivalentes al grado de calidad de apariencia	2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza (...) • Todas las áreas de jardinería así definidas por el Concesionario en el Plan Maestro, se conservarán internas y externas de los edificios del Aeropuerto y todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto, se mantendrán en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario. En general, el grado de calidad de apariencia de las áreas de jardinería del Aeropuerto serán equivalentes al grado de calidad de apariencia



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PRIMER PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN	SEGUNDO PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC PARA OPINIÓN DE OSITRAN
correspondiente a las áreas de jardinería del Aeropuerto Internacional de Miami, Florida, EEUU. 3-3 Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos - FAA	correspondiente a las áreas de jardinería del Aeropuerto Internacional de Miami, Florida, EEUU. 3-3 Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos - FAA	correspondiente a las áreas de jardinería del Aeropuerto Internacional de Miami, Florida, EEUU. 3-3 Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos - FAA
3A Seguridad - Parte 107 3B Manual para Certificación de Aeropuertos y Especificaciones para la Certificación de Aeropuertos - Parte 139 3C Airports Design - U.S. Department of Transportation - Federal Aviation Administration 3D The Apron & Terminal Building Planning Manual - The Ralph M. Parsons Company	3A Seguridad - Parte 107 3B Manual para Certificación de Aeropuertos y Especificaciones para la Certificación de Aeropuertos - Parte 139 3C Airports Design - U.S. Department of Transportation - Federal Aviation Administration 3D The Apron & Terminal Building Planning Manual - The Ralph M. Parsons Company	3A Seguridad - Parte 107 3B Manual para Certificación de Aeropuertos y Especificaciones para la Certificación de Aeropuertos - Parte 139 3C Airports Design - U.S. Department of Transportation - Federal Aviation Administration 3D The Apron & Terminal Building Planning Manual - The Ralph M. Parsons Company
3-4 Recomendaciones IATA	3-4 Recomendaciones IATA	3-4 Recomendaciones IATA
4A Manual de Referencia de los Terminales Aeroportuarios	4A Manual de Referencia de los Terminales Aeroportuarios La versión 10 del Manual de Referencia de Diseño Aeroportuario o el que lo sustituya.	4A Manual de Referencia de los Terminales Aeroportuarios La versión 10 del Manual de Diseño Aeroportuario o el que lo sustituya.
4B Manual de Manejo Aeroportuario	4B Manual de Manejo Aeroportuario	4B Manual de Manejo Aeroportuario

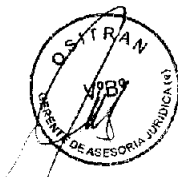


ANEXO 2
ANÁLISIS DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS CON RELACIÓN A LOS
REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS

- I. Mediante Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GSF-GRE-GAJ-OSITRAN, este Organismo realizó el análisis y emitió opinión respecto a la propuesta de modificación de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) contenidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, sustentada por el Concedente a través del Informe N° 1356.2016.MTC/12.08 elaborado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Mediante el citado Informe, este Organismo emitió opinión favorable respecto a los RTM que listamos a continuación, los cuales, al no haber sido modificados en el Proyecto de Adenda enviado mediante Oficio N° 2570-2014-MTC/25 (levantamiento de observaciones), mantienen la opinión favorable emitida.

- Modificación del RTM 1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos.
- Modificación del RTM 1.2 Generalidades.
- Modificación del RTM 1.3 Capacidad Operacional Anual.
- Modificación del RTM 1.4 Reglamentos y Normas de Calidad.
- Modificación del RTM 1.5 Requisitos de Calidad.
- Modificación del RTM 1.6 Protección del Medio Ambiente.
- Modificación del RTM 1.7 Pistas de Aterrizaje/Despegue, Pistas de Rodaje y Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves.
- Modificación del RTM 1.8 Especificaciones para la Nueva Segunda Pista de Aterrizaje/Despegue 15R/33L; a excepción de la inclusión de la "Clave de Referencia de Aeródromo 4E", respecto a lo cual no resultó posible emitir opinión al no haberse remitido el sustento respectivo por parte de la DGAC. No obstante, señalamos que por ser un tema de diseño regulado en la RAP 314, corresponde a la DGAC definir la Clave de Referencia de la Segunda Pista.
- Modificación del RTM 1.9 Especificaciones para las Calles de Rodaje.
- Modificación del RTM 1.10 Especificaciones para la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves.
- Modificación del RTM 1.11 Iluminación de la Plataforma de Estacionamiento.
- Modificación del RTM 1.12 Iluminación de Pistas de vehículos terrestres.
- Modificación de RTM 1.13 Suministro de Energía Eléctrica.
- Modificación del RTM 1.15 Sistema para Suministro de Combustible.
- Modificación del RTM 1.17 Sistema de Seguridad.



- Modificación del RTM 1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros.
- Modificación del RTM 1.21 Requerimiento para el Edificio del Terminal – Salidas.
- Eliminación del RTM 1.22 Requerimiento para el Edificio del Terminal – Llegadas.
- Eliminación del RTM 1.22.1.A.6 Objetivos del Diseño de Terminales, requerimiento de seguridad de la FAA parte 107.
- Eliminación del RTM 1.22.1.B.1 y 1.22.1.B.2 Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales, área (m2) de los edificios terminales nacionales e internacionales por pasajero hora punta.
- Modificación del RTM 1.22.1.B.3 Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales, uso de áreas compartidas.
- Modificación del RTM 1.22.1.B.5 Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales, espacio para formación filas check in.
- Modificación del RTM 1.22.1.B.6 Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales, espacio entre unidades de equipaje.
- Eliminación del RTM 1.22.1.B.9 y 1.22.1.B.10 Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales, distancia máxima entre vereda del edificio terminal y mostradores y sala de llegadas.
- Modificación del RTM 1.22.2.A Instalaciones para el estacionamiento de vehículos.
- Eliminación del RTM 1.23 Mantenimiento del Equipo que Presta Servicio en Tierra (GSE).
- Modificación del RTM 1.24 Estaciones para Rescate y Servicio Contra Incendios del Aeropuerto.
- Modificación del RTM 1.25 Estabilización de franja de pista, calles de rodadura, RESA.
- Modificación del RTM 1.26 Cronograma de Revisión para los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario y Documentación del Proceso de Desarrollo de los Proyectos.
- Eliminación del RTM 1.27 Período Inicial – Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años.
- Eliminación del RTM 1.28 Mejoras en Servicios a ser Realizados en los Primeros Seis (06) Meses de Concesión.
- Modificación del RTM 1.29 Documentación Descriptiva y el Proceso de Desarrollo de los Proyectos de los Planes Maestros Aeroportuarios.
- Modificación del RTM 1.32 Cronograma de Revisión para el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaría.
- Modificación del RTM 2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza, Eliminación de Referencia Centro Comercial Jockey Plaza.
- Modificación del RTM 2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza, Inclusión de Repuestos y Eliminación de Requisitos de Almacenaje de repuestos en Bodegas.

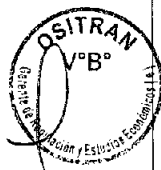


- Modificación del RTM 2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza, Eliminación de Requisitos para Pisos Alfombrados.
- Modificación del RTM 2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza, Modificación de Requisitos para Pisos de Superficie Rígida.
- Eliminación del RTM 3.1 Normas y Reglamentos de la Aviación Peruana.
- Modificación del RTM 3.2 Anexos y Manuales OACI.
- Eliminación del RTM 3.7 Normas de Planificación y Diseño de Aeropuertos y Otros Edificios Públicos.
- Matriz de las Normas Mínimas Requeridas para las Operaciones aeroportuarias y el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria.

II. En el presente Anexo 2 se analizarán los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) que contaron con opinión desfavorable por parte de OSITRAN y aquellos que no fueron evaluados por falta de sustento. En esta oportunidad, el Concedente ha remitido el levantamiento de observaciones mediante Informe N° 505-2017-MTC/25 de fecha 20 de junio de 2017, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC. Asimismo, se analizará el Informe N° 0339-2017-MTC/12.08 elaborado también por dicha Dirección de la DGAC, mediante el cual remite opinión técnica complementaria.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.16 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
1.16 Iluminación del Campo Aéreo Se deberá iluminar el campo aéreo de acuerdo a las especificaciones requeridas para aproximaciones de Categoría II y de acuerdo con los requerimientos de la OACI y las regulaciones establecidas por las autoridades competentes. La iluminación deberá incluir necesariamente: • Aproximación • PAPI • Zona de contacto (Touchdown)	1.16 <u>Sistema de iluminación del Campo—Aéreo para la aproximación y aterrizaje</u> Se deberá iluminar el campo aéreo de acuerdo a las especificaciones requeridas para aproximaciones de Categoría II y de acuerdo con los requerimientos <u>las normas y métodos recomendados</u> de la OACI y las regulaciones establecidas por las autoridades competentes <u>las Leyes Aplicables.</u> La <u>Los sistemas de</u> iluminación deberán incluir necesariamente: • <u>Luces Aproximación</u> • <u>Luces PAPI</u> • Zona de contacto (Touchdown <u>zone - TDZ</u>)	1.16 <u>Sistema de iluminación del Campo—Aéreo para la aproximación y aterrizaje</u> Se deberá iluminar el campo aéreo de acuerdo a las especificaciones requeridas para aproximaciones de Categoría II y de acuerdo con los requerimientos <u>las normas y métodos recomendados</u> de la OACI y las regulaciones establecidas por las autoridades competentes <u>las Leyes Aplicables.</u> La <u>Los sistemas de</u> iluminación deberán incluir necesariamente: • <u>Luces Aproximación</u> • <u>Luces PAPI</u> • Zona de contacto (Touchdown <u>zone - TDZ</u>)



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
- Iluminación en los ejes de la pista de aterrizaje y pista de rodaje. - Iluminación en los bordes de la pista de aterrizaje y pista de rodaje. - Iluminación del umbral de la pista de aterrizaje. - Sistema de guía en las pistas de rodaje, incluyendo barras de parada y barras de autorización de paso. - Luz indicadora de obstáculos (dentro y fuera del Aeropuerto). - Redes para suministro de energía - Bóveda de seguridad para iluminación de aeronaves.	- Iluminación en los ejes de la pista de aterrizaje y <u>pista calles</u> de rodaje. - Iluminación en los bordes de la pista de aterrizaje y <u>pista calles</u> de rodaje. - Iluminación del umbral de la pista de aterrizaje. - Sistema de guía en las <u>pistas calles</u> de rodaje, incluyendo barras de parada y barras de autorización de paso. - Luz indicadora de obstáculos (dentro y fuera del Aeropuerto). - Redes para suministro de energía - Bóveda de seguridad para iluminación de aeronaves.	- Iluminación en los ejes de la pista de aterrizaje y <u>pista calles</u> de rodaje. - Iluminación en los bordes de la pista de aterrizaje y <u>pista calles</u> de rodaje. - Iluminación del umbral de la pista de aterrizaje. - Sistema de guía en las <u>pistas calles</u> de rodaje, incluyendo barras de parada y barras de autorización de paso. - Luz indicadora de obstáculos (dentro y fuera del Aeropuerto). - Redes para suministro de energía - Bóveda de seguridad para iluminación de aeronaves.

- La modificación del Numeral 1.16 del Anexo 14 consiste en precisar que los componentes señalados pertenecen al Sistema de Iluminación para la Aproximación y Aterrizaje. Asimismo, las Partes proponen reemplazar el requerimiento de las "regulaciones establecidas por las autoridades competentes" por aquellos emitidos por las normas y recomendaciones OACI y las Leyes Aplicables.
- Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó que debe eliminarse el numeral 1.16 del Anexo 14, por colisionar con lo señalado en el Apéndice 1 del Anexo 3 – "Cuadro de Responsabilidades de los Servicios de Aeronavegación" y principalmente debido a que no son parte de las obligaciones del Concesionario asignadas mediante Contrato de Concesión.
- Mediante Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente señala que el Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión, establece la obligación de CORPAC y LAP respecto a la operación de ciertos servicios de aeronavegación. No obstante, la instalación del sistema de iluminación de la segunda pista de aterrizaje de acuerdo a la Propuesta Técnica ofertada por LAP es de responsabilidad de este.
- Por ello, el Concedente señala que debe mantenerse el numeral 1.16 en los términos inicialmente propuestos.



Opinión OSITRAN:

5. Sobre el particular, considerando que los Requisitos Técnicos Mínimos son aplicables tanto para la etapa de operación como para las etapas de diseño y construcción de la infraestructura aeroportuaria, y que, además, el numeral 2.2.1-B.3 "Fases de Desarrollo del Año 11 al Año 15" de la Propuesta Técnica del Concesionario señala que: *"Iluminación del Campo Aéreo – Se proveerá la iluminación del campo aéreo requerida para aproximaciones de Categoría II y de acuerdo a los requerimientos de la OACI y otros entes reguladores pertinentes. Esto aplicará a todos los sistemas de iluminación del campo aéreo según indican los Requisitos Técnicos Mínimos"*, consideramos mantener y modificar el numeral 1.16 en los términos propuestos por el Concedente, toda vez que proporciona lineamientos para la implementación del Sistema de Iluminación de la segunda pista, así como para el desplazamiento por parte del Concesionario de las luces de aproximación, de acuerdo al compromiso asumido en el literal G de la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda 7.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.19 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)																																																																																																												
1.19 Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves <i>La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro:</i> <i>Capacidad del sistema de pistas de aterrizaje/despegue</i> <table> <tr> <td></td><td>al 8º año</td><td>al 30º año</td></tr> <tr> <td>Hora punta (vuelos comerciales solamente)</td><td>33</td><td>74</td></tr> <tr> <td>Total de vuelos</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Total salidas y llegadas en un día punta</td><td>347</td><td>585</td></tr> <tr> <td>Domésticos</td><td>207</td><td>329</td></tr> <tr> <td>Internacionales</td><td>140</td><td>256</td></tr> <tr> <td>Capacidad del terminal/rampa</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Total, salidas y llegadas en una hora punta</td><td>26</td><td>45</td></tr> <tr> <td>Domésticos</td><td>16</td><td>28</td></tr> <tr> <td>Internacionales</td><td>13</td><td>22</td></tr> <tr> <td>Mínimo de posiciones de estacionamiento</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Contacto</td><td>19</td><td>56</td></tr> </table>		al 8º año	al 30º año	Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74	Total de vuelos			Total salidas y llegadas en un día punta	347	585	Domésticos	207	329	Internacionales	140	256	Capacidad del terminal/rampa			Total, salidas y llegadas en una hora punta	26	45	Domésticos	16	28	Internacionales	13	22	Mínimo de posiciones de estacionamiento			Contacto	19	56	1.19 Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro: Capacidad del sistema de pistas de aterrizaje/despegue <table> <tr> <td></td><td>al 8º año</td><td>al 30º año</td></tr> <tr> <td>Hora punta (vuelos comerciales solamente)</td><td>33</td><td>74</td></tr> <tr> <td>Total de vuelos</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Total salidas y llegadas en un día punta</td><td>347</td><td>585</td></tr> <tr> <td>Domésticos</td><td>207</td><td>329</td></tr> <tr> <td>Internacionales</td><td>140</td><td>256</td></tr> <tr> <td>Capacidad del terminal/rampa</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Total, salidas y llegadas en una hora punta</td><td>26</td><td>45</td></tr> <tr> <td>Domésticos</td><td>16</td><td>28</td></tr> <tr> <td>Internacionales</td><td>13</td><td>22</td></tr> <tr> <td>Mínimo de posiciones de estacionamiento</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Contacto</td><td>19</td><td>56</td></tr> </table>		al 8º año	al 30º año	Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74	Total de vuelos			Total salidas y llegadas en un día punta	347	585	Domésticos	207	329	Internacionales	140	256	Capacidad del terminal/rampa			Total, salidas y llegadas en una hora punta	26	45	Domésticos	16	28	Internacionales	13	22	Mínimo de posiciones de estacionamiento			Contacto	19	56	1.19 Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro: Capacidad del sistema de pistas de aterrizaje/despegue <table> <tr> <td></td><td>al 8º año</td><td>al 30º año</td></tr> <tr> <td>Hora punta (vuelos comerciales solamente)</td><td>33</td><td>74</td></tr> <tr> <td>Total de vuelos</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Total salidas y llegadas en un día punta</td><td>347</td><td>585</td></tr> <tr> <td>Domésticos</td><td>207</td><td>329</td></tr> <tr> <td>Internacionales</td><td>140</td><td>256</td></tr> <tr> <td>Capacidad del terminal/rampa</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Total, salidas y llegadas en una hora punta</td><td>26</td><td>45</td></tr> <tr> <td>Domésticos</td><td>16</td><td>28</td></tr> <tr> <td>Internacionales</td><td>13</td><td>22</td></tr> <tr> <td>Mínimo de posiciones de estacionamiento</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Contacto</td><td>19</td><td>56</td></tr> </table>		al 8º año	al 30º año	Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74	Total de vuelos			Total salidas y llegadas en un día punta	347	585	Domésticos	207	329	Internacionales	140	256	Capacidad del terminal/rampa			Total, salidas y llegadas en una hora punta	26	45	Domésticos	16	28	Internacionales	13	22	Mínimo de posiciones de estacionamiento			Contacto	19	56
	al 8º año	al 30º año																																																																																																												
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74																																																																																																												
Total de vuelos																																																																																																														
Total salidas y llegadas en un día punta	347	585																																																																																																												
Domésticos	207	329																																																																																																												
Internacionales	140	256																																																																																																												
Capacidad del terminal/rampa																																																																																																														
Total, salidas y llegadas en una hora punta	26	45																																																																																																												
Domésticos	16	28																																																																																																												
Internacionales	13	22																																																																																																												
Mínimo de posiciones de estacionamiento																																																																																																														
Contacto	19	56																																																																																																												
	al 8º año	al 30º año																																																																																																												
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74																																																																																																												
Total de vuelos																																																																																																														
Total salidas y llegadas en un día punta	347	585																																																																																																												
Domésticos	207	329																																																																																																												
Internacionales	140	256																																																																																																												
Capacidad del terminal/rampa																																																																																																														
Total, salidas y llegadas en una hora punta	26	45																																																																																																												
Domésticos	16	28																																																																																																												
Internacionales	13	22																																																																																																												
Mínimo de posiciones de estacionamiento																																																																																																														
Contacto	19	56																																																																																																												
	al 8º año	al 30º año																																																																																																												
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74																																																																																																												
Total de vuelos																																																																																																														
Total salidas y llegadas en un día punta	347	585																																																																																																												
Domésticos	207	329																																																																																																												
Internacionales	140	256																																																																																																												
Capacidad del terminal/rampa																																																																																																														
Total, salidas y llegadas en una hora punta	26	45																																																																																																												
Domésticos	16	28																																																																																																												
Internacionales	13	22																																																																																																												
Mínimo de posiciones de estacionamiento																																																																																																														
Contacto	19	56																																																																																																												

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
Remoto 10 6 Capacidad del sistema de Pista de A/D Hora Punta (Vuelos Comerciales Solamente) 33 74 Tipo de Aeronave Internacional: B747 2 4 B767, DC10, A300 4 13 B737, MD80, A320 10 16 Doméstico: B737/MD80/A320 14 28 Totales 29 62	Remoto 10 6 Capacidad del sistema de Pista de A/D Hora Punta (Vuelos Comerciales Solamente) 33 74 Tipo de Aeronave Internacional: B747 2 4 B767, DC10, A300 4 13 B737, MD80, A320 10 16 Doméstico: B737/MD80/A320 14 28 Totales 29 62	Remoto 10 6 Capacidad del sistema de Pista de A/D Hora Punta (Vuelos Comerciales Solamente) 33 74 Tipo de Aeronave Internacional: B747 2 4 B767, DC10, A300 4 13 B737, MD80, A320 10 16 Doméstico: B737/MD80/A320 14 28 Totales 29 62
- Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán únicamente las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajero en las que efectivamente se puedan utilizar mangas (PLB), más no la de aviación general, ni las de carga, ni las de mantenimiento ni las de pernocte. - Las posiciones de uso combinado (swing gates), serán contabilizadas doble para efectos de conteo de posiciones. - Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones. - El esquema del diseño para maximizar un intercambio en el tipo de aeronaves. - La capacidad del sistema de pista de aterrizaje y despegue y	Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán únicamente las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajero en las que efectivamente se puedan utilizar mangas (PLB), más no la de aviación general, ni las de carga, ni las de mantenimiento ni las de pernocte. Las posiciones de uso combinado (swing gates), serán contabilizadas doble para efectos de conteo de posiciones. Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones. El esquema del diseño para maximizar un intercambio en el tipo de aeronaves. La capacidad del sistema de pista de aterrizaje y despegue y	Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán únicamente las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajero en las que efectivamente se puedan utilizar mangas (PLB), más no la de aviación general, ni las de carga, ni las de mantenimiento ni las de pernocte. Las posiciones de uso combinado (swing gates), serán contabilizadas doble para efectos de conteo de posiciones. Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones. El esquema del diseño para maximizar un intercambio en el tipo de aeronaves. La capacidad del sistema de pista de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que se brindan en el AIJCh durante el periodo de la concesión.	el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que se brindan en el AIJCh durante el periodo de la concesión.	de contacto deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que se brindan en el AIJCh durante el periodo de la concesión.

6. Las partes proponen eliminar el numeral 1.19 del Anexo 14, referido a requisitos de capacidad del sistema de pistas para el 8° y 30° año, y los requisitos para la implementación de posiciones de estacionamiento de contacto¹ y remotas².
7. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó favorable respecto a la eliminación de los requisitos para la implementación de posiciones de estacionamiento de contacto y remotas, no obstante, respecto a los Requisitos de Capacidad del Sistema de Pistas consignados en el primer párrafo del numeral 1.19, OSITRAN señaló que los mismos deben ser verificados y/o actualizados a través de un Estudio de Capacidad del Servicio de Tráfico Aéreo y la Pista, así como por un Estudio de Capacidad Aeroportuaria, requisitos que también fueron señalados como necesarios por la DGAC mediante Memorando N° 1020-2016-MTC/12.08 e Informe N° 1105-2016-MTC/12.08 ambos de fecha 25/10/2016, considerando que desde el año 2000 se han producido importantes avances en la tecnología para los sistemas de navegación y modificaciones a las características de la flota de aeronaves proyectada.
8. Mediante Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente recoge lo planteado por este Organismo, respecto a la necesidad de elaborar el Estudio de Capacidad ATS (Servicio de Tráfico Aéreo) y el Estudio de Capacidad Aeroportuaria a fin de determinar los verdaderos requisitos de capacidad, asimismo el Concedente propuso que dichos estudios deberán ser presentados con el Plan Maestro de Desarrollo.
9. Mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08 el Concedente remite opinión técnica complementaria, precisando que dichos Estudios serán realizados por la DGAC, quien en su calidad de Autoridad Aeronáutica, deberá realizar coordinaciones entre CORPAC y el Concesionario.

Opinión OSITRAN:

10. Del sustento remitido por el Concedente se observa que se ha acogido la opinión del Regulador, respecto a la necesidad de actualizar los requisitos de capacidad mediante la elaboración de Estudios de Capacidad; asimismo, si la DGAC en su calidad de autoridad

¹ Posición de estacionamiento de aeronave en la cual se dispone de puentes de embarque o mangas o PLBs para el embarque y desembarque de pasajeros.

² Posición de estacionamiento de aeronaves en la cual no se tiene la facilidad de puentes de embarque o mangas o PLBs, por lo que el embarque y desembarque de pasajeros se da a través de buses.

aeronáutica ha señalado que corresponde a dicha Dirección la elaboración de dichos Estudios, este Organismo se encuentra de acuerdo con la propuesta de modificación de numeral 1.19.

11. Al respecto, este Organismo considera necesario resaltar la importancia de contar con dichos Estudios debidamente aprobados por la DGAC³, antes de que sean requeridos por el Concesionario para su inclusión en el proceso de elaboración del Plan Maestro de Desarrollo, a fin de que ello no constituya una causal para que el Concesionario incumpla con los plazos señalados en la propuesta de modificación del numeral 1.26 del Anexo 14 para la presentación de las actualizaciones del Plan Maestro a lo largo de la Concesión.
12. Finalmente, consideramos necesario que dicha obligación quede recogida en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, por lo que este Organismo propone la siguiente redacción:

"1.19 Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves

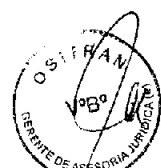
Los requerimientos de capacidad de movimiento de aeronaves, deberán determinarse a través de un Estudio de Capacidad ATS (espacio aéreo y pista) y un Estudio de Capacidad Aeroportuaria (plataforma de estacionamiento de aeronave y terminal de pasajeros), los cuales estarán a cargo del Concedente. Considerando que dichos estudios son requeridos para la elaboración de los Planes Maestros de Desarrollo del AIJCH, deberán culminarse y aprobarse por la DGAC, seis (06) meses antes de la fecha de presentación de las Actualizaciones del Plan Maestro de Desarrollo por parte del Concesionario, según los plazos establecidos en el numeral 1.26 del Anexo 14".

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.20 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
1.20 Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) Para fines de cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto se utilizará la Metodología de Asientos Equivalentes, según Circular FAA 150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities sección 25 en adelante. Para efectos de su aplicación, se considerarán únicamente las posiciones de pasajeros	1.20 Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) Para fines de cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto se utilizará la Metodología de Asientos Equivalentes, según Circular FAA 150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities sección 25 en adelante. Para efectos de su aplicación, se considerarán únicamente las posiciones de pasajeros que efectivamente pueden utilizar mangas, mas no las de aviación	1.20 Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) Para fines de cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto se utilizará la Metodología de Asientos Equivalentes, según Circular FAA 150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities sección 25 en adelante. Para efectos de su aplicación, se considerarán únicamente las posiciones de pasajeros que efectivamente pueden utilizar mangas, mas no las de aviación

³ En caso la DGAC opte por tercerizar su elaboración.

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
que efectivamente pueden utilizar mangas, mas no las de aviación general, ni las de carga ni tampoco las de pernocte. La aeronave equivalente a utilizar será la B757-200 con capacidad para 188 pasajeros.	general, ni las de carga ni tampoco las de pernocte. La aeronave equivalente a utilizar será la B757-200 con capacidad para 188 pasajeros. <u>La capacidad del sistema de pista de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que se brindan en el AIJCh durante el periodo de la concesión.</u>	general, ni las de carga ni tampoco las de pernocte. La aeronave equivalente a utilizar será la B757-200 con capacidad para 188 pasajeros. <u>La capacidad del sistema de pista de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que se brindan en el AIJCh durante el periodo de la concesión.</u>
- Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). - Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). - Desde el décimo quinto al vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). - Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo 90% de las posiciones de	- Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). - Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). - Desde el décimo quinto al vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). - Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo 90% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). <u>Desde que entre en operación el nuevo terminal de pasajeros, hasta el final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: El 90% de los pasajeros anuales serán</u>	- Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). - Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). - Desde el décimo quinto al vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). - Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo 90% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). <u>Desde que entre en operación el nuevo terminal de pasajeros, hasta el final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: El 90% de los pasajeros anuales serán</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas). Las mangas deberán contar con: • Ser de tipo Apron Drive y estar equipadas con Docking System. • Flexibilidad para acomodar a un máximo número de diversos tipos de aeronaves en las posiciones de contacto.	<u>atendidos por puentes de abordaje (mangas).</u> Las mangas deberán contar con: • Ser de tipo Apron Drive y estar equipadas con Docking System. • Flexibilidad para acomodar a un máximo número de diversos tipos de aeronaves en las posiciones de contacto.	<u>atendidos por puentes de abordaje (mangas).</u> Las mangas deberán contar con: • Ser de tipo Apron Drive y estar equipadas con Docking System. • Flexibilidad para acomodar a un máximo número de diversos tipos de aeronaves en las posiciones de contacto.

13. Mediante Informe N° 505-2017-MTC/25 de fecha 20/06/2017, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente sustenta la propuesta de modificación del numeral 1.20 del Anexo 14.
14. La modificación del numeral 1.20 del Anexo 14 propone un cambio en el criterio que determinará el número de posiciones de contacto que deberá tener el AIJCH al final de la Concesión. La actual redacción de dicho numeral establece que el 90% de las posiciones de estacionamiento deberán ser de contacto, mientras que la propuesta señala que el 90% de los pasajeros anuales serán atendidos por mangas (desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión hasta el final del Período Remanente).
15. Asimismo, la propuesta de modificación del numeral 1.20 del Anexo 14, elimina la Metodología de "Asientos Equivalentes"⁴ de la Circular FAA 150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities, para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento requeridas.
16. Mediante Carta LAP-GRE-C-2016-00603 el Concesionario remitió el Anexo 1⁵, donde sustenta la propuesta de modificación del criterio adoptado para la determinación del número de posiciones de contacto, en tres factores:

- (i) Que un elevado número de posiciones de contacto estaría eliminando la entrada de posibles operadores low cost;
- (ii) En cálculos realizados con información histórica de julio a agosto de 2016; y,

⁴ En la Circular FAA 150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities", dicha Metodología se denomina EQA "Equivalent Aircraft".

⁵ Informe Sustento para la Suscripción de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

(iii) En la necesidad de contar con un número de posiciones para el pernocte de las aeronaves (es decir, la necesidad de contar con posiciones remotas)⁶. Sustento que fue acogido por el Concedente, mediante Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 de fecha 15/12/2016 de la DGAC. Las partes no remitieron información complementaria que sustente la eliminación de la Metodología para determinar el número de posiciones de estacionamiento requeridos en el AIJCH.

17. Sobre el particular, si bien las Partes han acordado adoptar como criterio de calidad para la determinación del número de posiciones de contacto, el parámetro "Porcentaje (90%) de Pasajeros Embarcados", este Regulador considera necesario precisar que la aplicación de dicho parámetro no se encuentra recomendado en los manuales de la IATA, OACI o FAA, por lo que es necesario que durante el desarrollo de la etapa de planificación, desarrollo de la ingeniería y operación de las posiciones de embarque, se garantice como mínimo, la calidad de servicio a los pasajeros y eficiencia en las operaciones aéreas, considerada en la redacción original del RTM 1.20 del Anexo 14, toda vez que ello no ha quedado demostrado en el sustento remitido por las Partes. Asimismo, debemos señalar que uno de los objetivos del Estado Peruano durante la suscripción del Contrato de Concesión fue un máximo número de pasajeros embarcados mediante mangas, así lo consigna el RTM 1.22.1.A.1⁷ del Anexo 14 vigente.

18. Cabe agregar, que el presente requerimiento del Regulador es consistente con las recomendaciones de entidades internacionales, en donde resaltan las ventajas del uso de posiciones de contacto (mangas), como listaremos a continuación:

- i. Manual de Planificación de la OACI – Documento 9184- Parte 1 señala lo siguiente respecto a la conveniencia de instalar mangas o pasarelas de embarque:

"Pasarelas de embarque

9.8.14 Las pasarelas de embarque permiten la circulación de pasajeros más rápida y uniforme entre las aeronaves y los edificios de pasajeros y los protegen de las inclemencias del tiempo, del ruido y de los gases. Con todo, la instalación de pasarelas de embarque se justifica económicamente sobre la base del volumen de tránsito y otras consideraciones (véase el punto 7.2)."

- ii. Por su parte, el numeral 3.3.3.6.1 del manual ADRM de la IATA, señala lo siguiente:

"3.3.3.6.1 Objetivos

⁶ Posiciones de estacionamiento de aeronaves en las cuales no se tiene la facilidad de puentes de embarque o mangas o PLBs, por lo que el embarque y desembarque de pasajeros se da a través de buses o se destina para el pernocte de aeronave y aviación general o carga.

⁷ RTM 1.22.1.A.1

Un acceso máximo de los pasajeros hacia las aeronaves a través de puentes de abordaje de pasajeros (PLB) (mangas), se utilizará en el Aeropuerto.



Los puentes de embarque de pasajeros son ampliamente utilizados por los aeropuertos de todo el mundo y ayudan a las operaciones del aeropuerto por:

- Reducción de los tiempos de desembarque y embarque en casi un 25% en comparación con los pasos convencionales y autobuses
- Mejorar la seguridad de los pasajeros y del personal
- Mejorar la experiencia de los pasajeros, especialmente en climas extremos, ya que la transferencia del avión está en un ambiente controlado y lejos de condiciones climáticas adversas como lluvia, nieve, alta humedad y calor.
- Mejorar el acceso de los pasajeros con movilidad reducida (PRM) y reducir las lesiones del personal.
- Proporcionar un medio de escape de la aeronave en caso de una emergencia."

- iii. La FAA a través del Transportation Research Board, Airport Cooperative Research Program (ACRP) Report 25 "Airport Passenger Terminal Planning and Design", donde proporciona lineamientos en la planificación y desarrollo de terminales de pasajeros considerando las últimas tendencias en la industria, respecto a la utilización de puentes de embarque señala lo siguiente:

"Volume 1 - Guidebook

V.3 Requerimiento de posiciones

V.3.1 Tipos de Posiciones

Los aeropuertos con niveles más bajos de servicio aéreo, o servicio de aviones regionales, han tendido a utilizar servicios de rampa en tierra para el abordaje. En aeropuertos más grandes con una mayor actividad de aviones comerciales por aviones principales, suele emplear puentes de embarque de pasajeros. Algunas de estas diferencias han ido desapareciendo ya que las aerolíneas que operan aviones regionales solicitan puentes de embarque para proporcionar el mismo nivel de servicio de pasajeros.

(...)

V.3.1.2 Posiciones Remotas

Si bien las posiciones remotas inicialmente son menos costosas de desarrollar, sus costos de operación pueden exceder a la operación de posiciones de contacto debido a la necesidad de operar un sistema de transbordo u otras formas de transporte de los pasajeros desde y hacia la terminal. Otra desventaja incluiría posibles conflictos entre el flujo de aeronaves y buses en y alrededor de la plataforma, incrementando tiempos de embarque y desembarque de pasajeros, y disminuyendo el nivel de servicio hacia los pasajeros."

19. En ese sentido, este acoge la recomendación de la IATA, señalada en la Décima Edición del Manual ADRM, donde señala que el número de posiciones de contacto se determinará en

función al pronóstico de demanda por segmento (nacional, internacional, tránsito) y al nivel de servicio convenido entre el aeropuerto y las aerolíneas:

"3.2.7.3.1 Puertas y Plataforma

El requisito para los puestos de contacto y remotos se deriva de las proyecciones y se compara con el número existente de puertas para identificar las deficiencias. Esta comparación debe realizarse por categoría de aeronave y por segmento de mercado (por ejemplo, internacional, nacional, etc.). También deben identificarse los requisitos para el almacenamiento del equipo de servicio en tierra y las áreas de almacenamiento de carga (si es necesario). El porcentaje de vuelos que deben alojarse en los puestos de contacto debe estar sujeto a un acuerdo de nivel de servicio entre el aeropuerto y la comunidad aérea."

[El subrayado es nuestro.]

20. Asimismo, resulta necesario que la propuesta de modificación del RTM 1.20 planteada por las Partes no genere imprecisiones durante la etapa de supervisión y verificación de cumplimiento que deba realizar este Organismo, toda vez que no se cuenta con lineamientos claros respecto al tipo de pasajeros que serán contabilizados (por segmento o totales) o periodicidad de verificación. Todo ello podría redundar en mayores costos de supervisión por parte de este Organismo.
21. Por otro lado, respecto a la Metodología aplicable, debemos señalar que las Partes no han remitido una propuesta alternativa para determinar el número de posiciones de estacionamiento requeridas; asimismo, el parámetro propuesto de "Porcentaje de Pasajeros Embarcados" no se encuentra desarrollado en los lineamientos de la IATA, OACI o FAA, resultando necesario que la DGAC, en su calidad de autoridad aeronáutica, establezca un marco normativo específico para el diseño de terminales aeroportuarios. En razón a ello, es opinión de este Regulador que, durante la etapa de planificación del número de posiciones de contacto requeridas, se realice un estudio detallado de la demanda proyectada y las necesidades de la industria, a fin de determinar los verdaderos requerimientos de posiciones de contacto y posiciones totales.
22. Para ello, se cuenta con los lineamientos proporcionados por la FAA a través del documento Airport Cooperative Research Program (ACRP) Report 25, Volumen 1 y 2⁸, en donde además de la Metodología de EQA (Equivalent Aircraft) o "Asientos Equivalentes", se proponen Metodologías alternativas que se vienen utilizando por los planificadores aeroportuarios en la actualidad y que permiten mejores aproximaciones a la realidad de cada aeropuerto, como son: i) Utilizando Itinerario de Vuelo del Día de Diseño (DDSFS) (Design Day Flight Schedule) o ii) Utilizando el Análisis del tipo y número de operaciones y pasajeros, de llegadas y salidas histórico y proyectado⁹.

⁸ En la actualización de la Circular AC 150/5360-13: "Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities" de la FAA, Circular señalada en la redacción inicial del RTM 1.20, se establece que para determinar los requerimientos de posiciones de estacionamiento se deberá emplear la Metodología recomendada en el documento Airport Cooperative Research Program (ACRP) Report 25.

⁹ (ACRP) Report 25 "Airport Passenger Terminal Planning and Design"

V.3.8 Proyecciones de Demanda de Puertas de Embarque utilizando el Itinerario de Vuelo del Día de Diseño

23. Asimismo, es oportuno citar las recomendaciones proporcionadas en la bibliografía internacional utilizada para la planificación y diseño de aeropuerto. Así, el texto "Airport Engineering – Planning, Design, and Development of 21 St-Century Airports"¹⁰, señala que, además de la Metodología de EQA (Equivalent Aircraft) o "Asientos Equivalentes", existe diversos modelos con distintas variables para la determinación del número de posiciones requeridos, correspondiendo a cada Estado u Operador de Aeródromo determinar el más conveniente en función a las características de las operaciones y uso de la plataforma que se presente en cada aeropuerto. Asimismo, del presente texto se debe resaltar la importancia de contar con una simulación por computadora que corrobore los cálculos teóricos utilizados, señalando textualmente lo siguiente:

"10.14 Número de Posiciones de Aeronaves

Mientras que los métodos arriba listados son satisfactorios para cálculos preliminares del número de posiciones requeridas, el cálculo del número de posiciones de la plataforma es también susceptible de simulación; software de computadoras para la simulación de estos requerimientos es hoy ampliamente usado. Los aeropuertos más grandes han computarizado el sistema de administración de las posiciones de aeronaves el cual puede ser usado para computarizar la demanda de posiciones por tipo de aeronave para cualquier tipo de itinerario. Este programa puede también ser adoptado para propósitos de diseño."

24. Con lo antes expuesto, queremos enfatizar que, determinar el número y las características de las posiciones de estacionamiento requiere de un análisis de distintos factores propios de las características de las aerolíneas que operan y tienen proyectado operar en cada aeropuerto, como son: la capacidad y características del número de posiciones existentes, el mix de la flotas de aeronaves existente y proyectada, el nivel de servicio que se quiera proporcionar a los pasajeros mediante el uso de mangas (tanto por parte del operador de aeródromo como de las aerolíneas¹¹), las necesidades de posiciones para estancias prolongadas (pernocte), predominancia de operaciones hub o directos, así como otras restricciones operacionales en el uso de las mangas. Además, es requerido verificar estos cálculos mediante simulaciones por computadoras.
25. En línea con lo antes señalado, en la opinión emitida por este Regulador mediante Informe N° 001-2017-GSF-GRE-GAJ-OSITRAN, respecto a la propuesta de eliminación del numeral 1.19, donde se eliminaba requerimiento de implementar 56 mangas al año 30 de la Concesión, señalamos que, en efecto, la construcción de la infraestructura aeroportuaria debe ser consistente con la evolución de la demanda, más aun teniendo en cuenta que las proyecciones de tráfico elaboradas durante los primeros años de la Concesión y aquellas consideradas en el Plan Maestro aprobado en el año 2008 han sufrido una modificación sustancial y ascendente en cuanto al número de pasajeros, operaciones y características de la industria aerocomercial, por lo que consideramos que el número de posiciones de estacionamiento totales deberá determinarse en función de la demanda proyectada y de un estudio de las características de la

V.3.9 Proyecciones de Demanda de Puertas de Embarque sin utilizar el Itinerario de Vuelo del Día de Diseño:

V.3.9.1 Aproximación por Pasajeros Promedio por Puerta de Embarque

V.3.9.2 Aproximación por Salidas por Puerta de embarque

¹⁰ Autores Norman J. Ashford, Saleh A. Mumayiz and Paul H. Wright. Cuarta Edición.

¹¹ A través del nivel de servicio convenido entre el Operador del Aeródromo y las aerolíneas.



flota de aeronaves prevista, como parte del Plan Maestro, el cual deberá ser actualizado periódicamente, a fin de determinar de manera anticipada los requerimientos de capacidad y servicios.

26. Por lo antes expuesto, este Regulador opina que, durante las etapas de planificación, desarrollo de ingeniería y operación, las Partes deben garantizar que el criterio de calidad acordado para la determinación del número de posiciones de contacto "90% de Pasajeros Embarcados", mantenga como mínimo la calidad de servicio a los pasajeros y eficiencia en las operaciones aéreas, considerada en la redacción original del RTM 1.20 del Anexo 14 (90% de posiciones de contacto), toda vez que ello fue uno de los objetivos del Estado Peruano durante la suscripción del Contrato de Concesión. En ese sentido, consideramos que se debe de adoptar los lineamientos recomendados por la IATA para determinar el número de posiciones de contacto en función a proyecciones de demanda por segmento (nacional, internacional, tránsito), así como en función al nivel de servicio convenido entre el aeropuerto y las aerolíneas¹². Asimismo, resulta importante que las Partes definan una Metodología para la determinación del número de posiciones de estacionamientos totales, pudiéndose adoptar metodologías desarrolladas por la FAA¹³ que permiten mejores aproximaciones a la realidad de cada aeropuerto, para ello se deberá evaluar la conveniencia de corroborar los cálculos teóricos realizados en la etapa de planificación mediante el uso de software de simulaciones.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.22.1.A.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios: A) Objetivos del Diseño de Terminales 1. (...). 2. La distancia máxima total de recorrido que un pasajero debe realizar sin ayuda mecánica será de 650 m. medidos desde el ingreso al Edificio Terminal	1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios: <u>1.21.A</u> Objetivos del Diseño de Terminales 1. (...). 2. La distancia máxima total de recorrido que un pasajero debe realizar sin ayuda mecánica será de 650 m. medidos desde el ingreso al Edificio Terminal de Pasajeros <u>el último punto de control de Seguridad o</u>	1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios: <u>1.22.1.A</u> Objetivos del Diseño de Terminales 1.22.1.A.1 (...). 1.22.1.A.2 La distancia máxima total de recorrido que un pasajero debe realizar sin ayuda mecánica será de 650 m. medidos desde el ingreso al en el Edificio Terminal de Pasajeros, hasta el acceso a la Sala de Embarque o Desembarque más

¹² Podría tomarse como práctica lo recomendado por IATA en su documento: Airport Service Level Agreement (SLA) – Best Practice.

¹³ (ACRP) Report 25 "Airport Passenger Terminal Planing and Design".

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2670-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
de Pasajeros, hasta el acceso a la Sala de Embarque o Desembarque más lejana, y viceversa). La distancia máxima de recorrido que un pasajero debe realizar entre las áreas funcionales del Edificio Terminal de Pasajeros (check-in, control de seguridad, migraciones de salida, salas de embarque, migraciones de llegada, sala de recojo e equipaje y hall de llegadas) será de 300m, medidos desde el punto medio de cada área funcional.	<u>Migraciones</u> , hasta el acceso a la Sala de Embarque o Desembarque más lejana, y viceversa). La distancia máxima de recorrido que un pasajero debe realizar entre las áreas funcionales del Edificio Terminal de Pasajeros (check-in, control de seguridad, migraciones de salida, salas de embarque, migraciones de llegada, sala de recojo e equipaje y hall de llegadas), <u>sin ayuda mecánica, al desplazarse por los espigones del edificio terminal</u> será de 300m, medidos desde el punto medio de cada área funcional.	lejana, y viceversa). <u>será calculada de acuerdo a lo recomendado por IATA en su versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos o el que lo sustituya.</u> La distancia máxima de recorrido que un pasajero debe realizar entre las áreas funcionales del Edificio Terminal de Pasajeros (check-in, control de seguridad, migraciones de salida, salas de embarque, migraciones de llegada, sala de recojo e equipaje y hall de llegadas) será de 300m, medidos desde el punto medio de cada área funcional <u>calculado de acuerdo a lo recomendado por IATA en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos o el que lo sustituya.</u>

27. La propuesta de modificación del Numeral 1.22.1.A.2 cambia los puntos de referencia a partir de los cuales se medirán las distancias máximas de recorrido de los pasajeros entre las distintas facilidades del edificio terminal, sin ayuda mecánica.
28. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador emitió opinión desfavorable respecto a incluir una distancia máxima de 650 m. entre el último punto de control de Seguridad o Migraciones hasta el acceso a la sala de embarque más alejada, debido a que durante la etapa de diseño puede colisionar y presentar discrepancias respecto a la distancia máxima de recorrido de 300 m., recomendada por la IATA en su manual ADRM 10^{ma} edición. De igual manera, este Organismo Regulador no estuvo de acuerdo con determinar que la distancia máxima de recorrido de 300 m. se limite solo al desplazamiento de pasajeros en el espigón del edificio terminal, toda vez que no recoge la recomendación de la IATA en su manual ADRM 10^{ma} edición, el cual señala que la distancia máxima de 300 m. se aplica a cualquier recorrido lineal que se de en la terminal.



29. Mediante Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente señala que coincide con lo planteado por OSITRAN y presenta la una nueva propuesta de redacción del numeral 1.22.1.A.2 del Anexo 14.



Opinión OSITRAN:

30. Como se puede apreciar, la propuesta de Adenda es consistente con la propuesta del Regulador, respecto a eliminar la distancia máxima de recorrido de 650 m. En esta nueva propuesta se está considerando como distancia máxima de recorrido de un pasajero sin ayuda



mecánica, la recomendada por la IATA en su versión 10 del Manual ADRM¹⁴, o el que lo sustituya. En ese sentido, nos encontramos de acuerdo con la propuesta de modificación.

31. Asimismo, este Organismo se encuentra de acuerdo con la propuesta de modificación del segundo párrafo, toda vez que ha eliminado la condición de aplicar el presente RTM solo al espigón del edificio terminal. En esta nueva propuesta, el Concedente considera que la distancia máxima de recorrido de un pasajero sin ayuda mecánica recomendada por la IATA, será aplicable a otras áreas funcionales del Terminal de Pasajeros (check-in, control de seguridad, migraciones de salida, salas de embarque, migraciones de llegada, sala de recojo e equipaje y hall de llegadas).

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.22.1.B.3 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios: (...) B) Criterios para el Diseño de los Edificios Terminales (...) 3. Se permite el uso de áreas compartidas para operaciones nacionales e internacionales de pasajeros.	1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios: (...) B) Criterios para el Diseño de los Edificios Terminales (...) 3. Se permite el uso de áreas compartidas para operaciones nacionales e internacionales de pasajeros. <u>Evitando la mezcla entre pasajeros y tripulantes.</u>	1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios: (...) B) Criterios para el Diseño de los Edificios Terminales (...) 1.22.1.B.1 Se permite el uso de áreas compartidas para operaciones nacionales e internacionales de pasajeros, <u>evitando la mezcla entre estos pasajeros.</u>

32. En el numeral 6.170 del Informe N° 1315-2016-MTC/25, el Concedente señaló que, en el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, elaborado por la DGAC, se encontraba el sustento de las modificaciones propuestas para cada uno de los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

33. Al respecto, se ha verificado que para el numeral 1.22.1.B.3 existe una diferencia entre la propuesta de modificación del Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 (DGAC) y la propuesta de modificación del Anexo 14 del Informe N° 1315-2016-MTC/25 (DGCT); siendo la segunda propuesta, la que se ha considerado nuevamente en el Informe N° 505-2017-MTC/25. Al

¹⁴ Airport Development Reference Manual.

respecto, debemos señalar que la opinión favorable vertida por este Organismo Regulador mediante el Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GSF-GRE-GAJ-OSITRAN se realizó respecto a la propuesta de redacción y sustento remitido mediante el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 elaborado por la DGAC.

34. Mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08 remitido por la DGAC, se emite opinión técnica complementaria respecto a la propuesta redacción del RTM 1.22.1.B.3 sustentando lo propuesto mediante Informe N° 505-2017-MTC/25. En dicho documento se listan obligaciones del operador de aeródromo en materia de seguridad aeroportuaria.
35. Del sustento remitido por el Concedente, considerando que durante la etapa de diseño del terminal y operación de las terminales aeroportuarias del AIJCH, el Concesionario se encuentra obligado a cumplir con la normativa de la DGAC en materia de seguridad aeroportuaria, normatividad que regula la mezcla de pasajeros en los distintos procesos aeroportuarios, este Organismo se encuentra de acuerdo con la propuesta de redacción del RTM 1.22.1.B.3.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.21.1B.8 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios: (...) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales (...) 8. Los corredores de circulación del espigón deben tener un ancho mínimo de 10 m. entre columnas y/o muros. Excepcionalmente, sólo por temas comerciales podrán instalarse módulos dejando libres de obstáculos 08 metros. Las dimensiones señaladas podrán ser revisadas por OSITRAN y actualizadas periódicamente en función de los estudios actualizados de demanda contenidos en los Planes Maestros.	1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios: (...) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales (...) 8. Los corredores de circulación del espigón <u>del primer terminal</u> deben tener un ancho mínimo de 10 m. entre columnas y/o muros. Excepcionalmente, sólo por temas comerciales podrán instalarse módulos dejando libres de obstáculos 08 metros. Las dimensiones señaladas podrán ser revisadas por OSITRAN y actualizadas periódicamente en función de los estudios actualizados de demanda contenidos en los Planes Maestros.	1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios: (...) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales (...) 1.22.1.B.6 Los corredores de circulación del espigón <u>del primer terminal</u> deben tener un ancho mínimo de 10 m. entre columnas y/o muros. Excepcionalmente, sólo por temas comerciales podrán instalarse módulos dejando libres de obstáculos 08 metros. Las dimensiones señaladas podrán ser revisadas por OSITRAN y actualizadas periódicamente en función de los estudios actualizados de demanda

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 5)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
	<u>Los anchos de los corredores de circulación del segundo terminal deberán diseñarse y mantener durante la etapa de operación, de acuerdo a la normatividad IATA para el Diseño de Terminales (versión 10 o la que la reemplace), NFPA y normatividad nacional.</u>	contenidos en los Planes Maestros. <u>Los anchos de los corredores de circulación del nuevo segundo terminal deberán diseñarse de acuerdo a la normatividad IATA para el Diseño de Aeropuertos (versión 10 o la que la sustituye), NFPA y Leyes Aplicables.</u>

36. En el numeral 6.170 del Informe N° 1315-2016-MTC/25, el Concedente señala que en el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, elaborado por la DGAC, se encuentra el sustento de las modificaciones propuestas para cada uno de los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 14 del Contrato de Concesión.
37. Al respecto, se ha verificado que para el numeral 1.21.1B.8 existe una diferencia entre la propuesta de modificación del Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 (DGAC) y la propuesta de modificación del Anexo 14 del Informe N° 1315-2016-MTC/25 (DGCT); siendo la segunda propuesta, la que se ha considerado nuevamente en el Informe N° 505-2017-MTC/25. Al respecto, debemos señalar que la opinión favorable vertida por este Organismo Regulador mediante el Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GSF-GRE-GAJ-OSITRAN se realizó respecto a la propuesta de redacción y sustento remitido mediante el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 elaborado por la DGAC.
38. Mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08 remitido por la DGAC, se emite opinión técnica complementaria respecto a la propuesta redacción del numeral 1.21.1B.8 sustentando lo propuesto mediante Informe N° 505-2017-MTC/25. En dicho documento se realizan precisiones respecto a la aplicación de dicho RTM señalando que el último párrafo se encuentra referido a regular el ancho de los corredores de circulación del segundo nuevo terminal y que será de aplicación durante la etapa de operación.
39. Sobre el particular, habiendo el Concedente remitido precisiones respecto al ámbito de aplicación del RTM 1.21.1B.8, este Organismo se encuentra de acuerdo respecto a la propuesta de modificación del Anexo 14 remitida mediante Informe N° 505-2017-MTC/25.
40. Al respecto, debemos señalar que este Organismo verificará que se mantengan durante la etapa de operación, los criterios y parámetros considerados durante la etapa de diseño, como es el ancho libre de los corredores de circulación, asimismo, requerirá que, durante la etapa de diseño, el Concesionario estime las áreas comerciales y operativas que considere necesarias, a fin de evitar improvisaciones en la etapa de operación.



➤ **Numeral 1.22.2.B.4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal	1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal	1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal
B) Pistas	B) Pistas <u>Vehiculares</u>	B) Pistas <u>Vehiculares</u>
1. Se deberá proporcionar una separación física entre las pistas de vehículos públicos y de servicio.	1. Se deberá proporcionar una separación física entre las pistas de vehículos públicos y de servicio.	1. Se deberá proporcionar una separación física entre las pistas de vehículos públicos y de servicio.
2. Las pistas de servicio deberán ser planificadas para mantener a los vehículos de servicio fuera de las áreas seguras de la plataforma de estacionamiento para aeronaves.	2. Las pistas de servicio deberán ser planificadas para mantener a los vehículos de servicio fuera de las áreas seguras de la plataforma de estacionamiento para aeronaves.	2. Las pistas de servicio deberán ser planificadas para mantener a los vehículos de servicio fuera de las áreas seguras de la plataforma de estacionamiento para aeronaves.
3. Se deben planificar las pistas de modo que se genere un mínimo de tránsito cruzado.	3. Se deben planificar las pistas de modo que se genere un mínimo de tránsito cruzado.	3. Se deben planificar las pistas de modo que se genere un mínimo de tránsito cruzado.
4. La circulación del tránsito de llegadas y salidas debe estar físicamente separada.	4. La circulación del tránsito de llegadas y salidas debe estar físicamente separada.	4. La circulación del tránsito de llegadas y salidas debe estar físicamente separada.

41. En el numeral 6.170 del Informe N° 1315-2016-MTC/25, el Concedente señala que en el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, elaborado por la DGAC, se encuentra el sustento de las modificaciones propuestas para cada uno de los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

42. Al respecto, se ha verificado que en el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 (DGAC) se mantiene el numeral 1.22.2.B.4 mientras que en la propuesta de modificación del Anexo 14 del Informe N° 1315-2016-MTC/25 (DGCT) se propone su eliminación; siendo la segunda propuesta, la que se ha considerado nuevamente en el Informe N° 505-2017-MTC/25. Al respecto, debemos señalar que la opinión favorable vertida por este Organismo Regulador mediante el Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GSF-GRE-GAJ-OSITRAN se realizó respecto a la propuesta de redacción y sustento remitido mediante el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, elaborado por la DGAC.

43. Mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08 remitido por la DGAC, se emite opinión técnica complementaria respecto a la propuesta de redacción del numeral 1.22.2.B.4 sustentando lo propuesto mediante Informe N° 505-2017-MTC/25. En dicho documento se realizan precisiones respecto a la aplicación de dicho RTM señalando que dicho ítem ya se encuentra regulado en el RTM 1.22.2.B.1.



44. Sobre el particular, debemos señalar que no es preciso lo señalado por la DGAC, toda vez que el RTM 1.22.1.B.1 se encuentra referido a la separación entre vehículos públicos y de servicio y el RTM 1.22.1.b.4 se encuentra referido a la separación física que debe existir entre circulación del tránsito de llegadas y salidas.
45. No obstante, considerando que la configuración de la playa de estacionamiento vehicular y sus accesos se encuentra regulados en el numeral 3.4.18 "Landside Access Systems and Forecourts" de la Décima Edición del Manual ADRM (Airport Development Reference Manual), el cual ha sido incluido en el RTM 3.4 del Anexo 14, este Regulador se encuentra de acuerdo respecto a la propuesta de modificación del Anexo 14 remitida mediante Informe N° 505-2017-MTC/25.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.22.2.C del Anexo 14 del Contrato de Concesión:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal C) Veredas frontales del Edificio del Terminal 1. Se debe diseñar la vereda de salidas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 2. Se debe diseñar la vereda de llegadas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.24 ml por cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 3. Se debe diseñar la vereda de vehículos para proporcionar un espacio de 0.195 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 4. El ancho en las veredas adyacentes a la fachada del Edificio Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml.	1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal C) Veredas frontales del Edificio del Terminal 1. Se debe diseñar la vereda de salidas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 2. Se debe diseñar la vereda de llegadas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.24 ml por cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 3. Se debe diseñar la vereda de vehículos para proporcionar un espacio de 0.195 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 4. El ancho en las veredas adyacentes a la fachada del Edificio Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml.	1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal C) Veredas frontales del Edificio del Terminal 1. Se debe diseñar la vereda de salidas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 2. Se debe diseñar la vereda de llegadas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.24 ml por cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 3. Se debe diseñar la vereda de vehículos para proporcionar un espacio de 0.195 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta. 4. <u>El ancho en las veredas adyacentes a la fachada del Edificio Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml.</u>

46. La propuesta de modificación del Numeral 1.22.2.C del Anexo 14 elimina los requerimientos para las dimensiones de las veredas de la fachada del terminal, tanto en longitud como en ancho de las mismas.

47. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador dio opinó favorable respecto a la eliminación de los requerimientos para la longitud de veredas. Sin embargo, emitió opinión desfavorable respecto a eliminar el RTM 1.22.2.C.4 el cual establece el ancho de veredas adyacentes a la fachada del Edificio Terminal, toda vez que, las Partes no han remitido una metodología alternativa para la determinación del ancho de vereda y considerando que éste parámetro no se encuentra consignado en el Manual ADRM 10ma edición.
48. Mediante Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente coincide con la opinión de este Regulador, por lo que considera que debe mantenerse lo indicado en el numeral 1.22.2.C.

Opinión OSITRAN:

49. El Concedente ha recogido la opinión del Regulador emitida mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y no ha eliminado el presente RTM, por lo que este Organismos se encuentra de acuerdo con la propuesta.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.30 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (Hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
1.30 Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario. El Concesionario someterá su plan comercial, administrativo, de negocios y el mantenimiento aeroportuario, a OSITRAN a efectos de que esta pueda contar con información referencial que haga posible el cumplimiento de sus funciones, de acuerdo a las Leyes Aplicables. La documentación que deberá ser entregada por el Concesionario debe cumplir al menos con los siguientes parámetros: El plan comercial y administrativo del Concesionario deberán consistir en una descripción escrita detallada del mercado del Concesionario, su estrategia, planes a corto y largo plazo, estructura organizacional, estrategia para conformar un equipo de profesionales aeroportuarios experimentados que integren la alta administración del Concesionario,	1.30 Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario. El Concesionario someterá su plan comercial, administrativo, de negocios y el mantenimiento aeroportuario, a OSITRAN a efectos de que esta pueda contar con información referencial que haga posible el cumplimiento de sus funciones, de acuerdo a las Leyes Aplicables. La documentación que deberá ser entregada por el Concesionario debe cumplir al menos con los siguientes parámetros: El plan comercial y administrativo del Concesionario deberán consistir en una descripción escrita detallada del mercado del Concesionario, su estrategia, planes a corto y largo plazo, estructura organizacional, estrategia para conformar un equipo de profesionales aeroportuarios experimentados que integren la alta administración del Concesionario,	1.30 Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario. El Concesionario someterá su plan comercial, administrativo, de negocios y el mantenimiento aeroportuario, a OSITRAN a efectos de que esta pueda contar con información referencial que haga posible el cumplimiento de sus funciones, de acuerdo a las Leyes Aplicables. La documentación que deberá ser entregada por el Concesionario debe cumplir al menos con los siguientes parámetros: El plan comercial y administrativo del Concesionario deberán consistir en una descripción escrita detallada del mercado del Concesionario, su estrategia, planes a corto y largo plazo, estructura organizacional, estrategia para conformar un equipo de profesionales aeroportuarios experimentados que integren la alta administración del Concesionario,

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (Hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
ramos de actividad comercial significativos, política de operaciones, política de mercadeo, política de precios y requerimientos de inversión. El plan comercial deberá reflejar una significativa profundidad de análisis por rubros de actividad comercial. El plan de negocios anual deberá ser detallado y específico, y suministrar, en tablas detalladas, un pronóstico de ingresos operacionales, gastos, requisitos de inversión y ganancias y pérdidas para el Concesionario para el período. El plan de negocios debe suministrar proyecciones de rubro lineal por rubro lineal de todas las categorías de ingresos y gastos contemplados para el Aeropuerto en el Plan Comercial. Los siguientes son los lineamientos de formato y contenido del plan de negocios: Declaración de los objetivos. Una definición clara y concisa de los objetivos del Concesionario, a largo plazo, con el fin de cumplir los requisitos estipulados en los documentos de la propuesta. Objetivos y metas a cinco años (a ser renovado cada 5 años) incluyendo: - Objetivos de participación en el mercado. - Objetivos de presupuesto de operación anual para determinar el cumplimiento con las normas de operación establecidas para el Aeropuerto. - Presupuesto anual que deberá incluir: - Ingresos totales anticipados provenientes de fuentes principales, tales como tarifas de aterrizaje, ingresos de infraestructura de pasajeros nacionales e internacionales, ingresos provenientes de	ramos de actividad comercial significativos, política de operaciones, política de mercadeo, política de precios y requerimientos de inversión. El plan comercial deberá reflejar una significativa profundidad de análisis por rubros de actividad comercial. El plan de negocios anual deberá ser detallado y específico, y suministrar, en tablas detalladas, un pronóstico de ingresos operacionales, gastos, requisitos de inversión y ganancias y pérdidas para el Concesionario para el período. El plan de negocios debe suministrar proyecciones de rubro lineal por rubro lineal de todas las categorías de ingresos y gastos contemplados para el Aeropuerto en el Plan Comercial. Los siguientes son los lineamientos de formato y contenido del plan de negocios: Declaración de los objetivos. Una definición clara y concisa de los objetivos del Concesionario, a largo plazo, con el fin de cumplir los requisitos estipulados en los documentos de la propuesta. Objetivos y metas a cinco años (a ser renovado cada 5 años) incluyendo: Objetivos de participación en el mercado. Objetivos de presupuesto de operación anual para determinar el cumplimiento con las normas de operación establecidas para el Aeropuerto. Presupuesto anual que deberá incluir: Ingresos totales anticipados provenientes de fuentes principales, tales como tarifas de aterrizaje, ingresos de infraestructura de pasajeros nacionales e internacionales, ingresos provenientes de	ramos de actividad comercial significativos, política de operaciones, política de mercadeo, política de precios y requerimientos de inversión. El plan comercial deberá reflejar una significativa profundidad de análisis por rubros de actividad comercial. El plan de negocios anual deberá ser detallado y específico, y suministrar, en tablas detalladas, un pronóstico de ingresos operacionales, gastos, requisitos de inversión y ganancias y pérdidas para el Concesionario para el período. El plan de negocios debe suministrar proyecciones de rubro lineal por rubro lineal de todas las categorías de ingresos y gastos contemplados para el Aeropuerto en el Plan Comercial. Los siguientes son los lineamientos de formato y contenido del plan de negocios: Declaración de los objetivos. Una definición clara y concisa de los objetivos del Concesionario, a largo plazo, con el fin de cumplir los requisitos estipulados en los documentos de la propuesta. Objetivos y metas a cinco años (a ser renovado cada 5 años) incluyendo: - Objetivos de participación en el mercado. - Objetivos de presupuesto de operación anual para determinar el cumplimiento con las normas de operación establecidas para el Aeropuerto. - Presupuesto anual que deberá incluir: - Ingresos totales anticipados provenientes de fuentes principales, tales como tarifas de aterrizaje, ingresos de infraestructura de pasajeros nacionales e internacionales, ingresos provenientes de



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
operaciones de ventas al por menor por categorías principales (es decir, comidas y bebidas, Duty Free, otras operaciones al por menor) e ingresos por concepto de alquileres. - Costo total anticipado de la planilla de empleados. - Otros gastos anticipados de operación, excluyendo depreciación, impuestos y amortización. - Ingresos operacionales netos. - Número de pasajeros abordados actuales y estimados. - Peso de la carga desembarcada por aerolíneas; actual y estimada. - Requerimientos anuales totales principales y de interés. - Número total de empleados. - Comparación del presupuesto del año anterior, explicando variaciones importantes en la ejecución financiera y de operaciones. - Cualquier otra información que pueda ser requerida por OSITRAN. - Costo del plan de mantenimiento aeroportuario. Equipo Administrativo. Una lista que indique el nombre, dirección, número de teléfono y de fax del Gerente General y otros gerentes principales del Concesionario. Evaluación del Proyecto. Una presentación anual formal de carácter informativo referencial a cargo de un ejecutivo principal del Concesionario, ante OSITRAN, sobre la ejecución del proyecto durante el año actual y sus expectativas para los años subsiguientes. Esta presentación de carácter informativo referencial deberá incluir lo siguiente:	operaciones de ventas al por menor por categorías principales (es decir, comidas y bebidas, Duty Free, otras operaciones al por menor) e ingresos por concepto de alquileres. Costo total anticipado de la planilla de empleados. Otros gastos anticipados de operación, excluyendo depreciación, impuestos y amortización. Ingresos operacionales netos. Número de pasajeros abordados actuales y estimados. Peso de la carga desembarcada por aerolíneas; actual y estimada. Requerimientos anuales totales principales y de interés. Número total de empleados. Comparación del presupuesto del año anterior, explicando variaciones importantes en la ejecución financiera y de operaciones. Cualquier otra información que pueda ser requerida por OSITRAN. Costo del plan de mantenimiento aeroportuario. Equipo Administrativo. Una lista que indique el nombre, dirección, número de teléfono y de fax del Gerente General y otros gerentes principales del Concesionario. Evaluación del Proyecto. Una presentación anual formal de carácter informativo referencial a cargo de un ejecutivo principal del Concesionario, ante OSITRAN, sobre la ejecución del proyecto durante el año actual y sus expectativas para los años subsiguientes. Esta presentación de carácter informativo referencial deberá incluir lo siguiente:	operaciones de ventas al por menor por categorías principales (es decir, comidas y bebidas, Duty Free, otras operaciones al por menor) e ingresos por concepto de alquileres. - Costo total anticipado de la planilla de empleados. - Otros gastos anticipados de operación, excluyendo depreciación, impuestos y amortización. - Ingresos operacionales netos. - Número de pasajeros abordados actuales y estimados. - Peso de la carga desembarcada por aerolíneas; actual y estimada. - Requerimientos anuales totales principales y de interés. - Número total de empleados. - Comparación del presupuesto del año anterior, explicando variaciones importantes en la ejecución financiera y de operaciones. - Cualquier otra información que pueda ser requerida por OSITRAN. - Costo del plan de mantenimiento aeroportuario. Equipo Administrativo. Una lista que indique el nombre, dirección, número de teléfono y de fax del Gerente General y otros gerentes principales del Concesionario. Evaluación del Proyecto. Una presentación anual formal de carácter informativo referencial a cargo de un ejecutivo principal del Concesionario, ante OSITRAN, sobre la ejecución del proyecto durante el año actual y sus expectativas para los años subsiguientes. Esta presentación de carácter informativo referencial deberá incluir lo siguiente:



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2576-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
- Una actualización del cumplimiento de la declaración de los objetivos. - Una explicación de las metas y objetivos para los próximos 5 años. - Una explicación de las aerolíneas que sirven al Aeropuerto y los esfuerzos realizados por el Concesionario para incrementar el número de aerolíneas. - Proyección sobre los requerimientos de personal para los siguientes años. - Plan de mantenimiento preventivo del Aeropuerto. Descripción de los resultados del programa de mantenimiento aeroportuario implementado en el año anterior y el Plan de Mantenimiento programado para los próximos años: - De forma detallada y específica para los próximos dos (2) años. - De forma general para los siguientes tres (3) años. - Un resumen de los principales resultados de la operación del Aeropuerto. El Concesionario deberá remitir una copia escrita de la presentación anual a OSITRAN para su información, un mes antes de la fecha de presentación.	Una actualización del cumplimiento de la declaración de los objetivos. Una explicación de las metas y objetivos para los próximos 5 años. Una explicación de las aerolíneas que sirven al Aeropuerto y los esfuerzos realizados por el Concesionario para incrementar el número de aerolíneas. Proyección sobre los requerimientos de personal para los siguientes años. Plan de mantenimiento preventivo del Aeropuerto. Descripción de los resultados del programa de mantenimiento aeroportuario implementado en el año anterior y el Plan de Mantenimiento programado para los próximos años. De forma detallada y específica para los próximos dos (2) años. De forma general para los siguientes tres (3) años. Un resumen de los principales resultados de la operación del Aeropuerto. El Concesionario deberá remitir una copia escrita de la presentación anual a OSITRAN para su información, un mes antes de la fecha de presentación	- Una actualización del cumplimiento de la declaración de los objetivos. - Una explicación de las metas y objetivos para los próximos 5 años. - Una explicación de las aerolíneas que sirven al Aeropuerto y los esfuerzos realizados por el Concesionario para incrementar el número de aerolíneas. - Proyección sobre los requerimientos de personal para los siguientes años. - Plan de mantenimiento preventivo del Aeropuerto. Descripción de los resultados del programa de mantenimiento aeroportuario implementado en el año anterior y el Plan de Mantenimiento programado para los próximos años: - De forma detallada y específica para los próximos dos (2) años. - De forma general para los siguientes tres (3) años. - Un resumen de los principales resultados de la operación del Aeropuerto. El Concesionario deberá remitir una copia escrita de la presentación anual a OSITRAN para su información, un mes antes de la fecha de presentación.

50. El numeral 1.30 del Anexo 14, relacionado al *Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario*, no fue considerado en el proyecto de Adenda N° 7 remitido por el Concedente mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25..

51. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó que dicho numeral no debe eliminarse, sino más bien mantenerse, toda vez que contiene lineamientos básicos sobre cómo el Concesionario elaborará sus planes comerciales, administrativos, de negocios y de mantenimiento aeroportuario, lo que brinda claridad a OSITRAN respecto a la información que solicitará para la supervisión de dichas obligaciones.

52. Mediante Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente señaló que la omisión del numeral 1.30 fue un error material encontrándose conforme sobre la permanencia del mismo.

Opinión OSITRAN:

53. El Concedente ha acogido la opinión del Regulador emitida mediante Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, respecto a mantener el numeral 1.30 referido al Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario, en ese sentido, el Regulador se encuentra de acuerdo con la propuesta.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.31 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
1.31 Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) El PGP establecerá el marco y los procesos para definir cómo se desarrollará la infraestructura del Aeropuerto. El PGP proveerá los lineamientos para la coordinación entre el Concesionario, OSITRAN, CORPAC S.A., otras entidades gubernamentales, los arquitectos e ingenieros, contratistas de construcción y arrendatarios del Aeropuerto. Debe estar compuesto por los siguientes elementos interrelacionados y debidamente integrados en un solo plan: Plan Administrativo. El plan administrativo deberá incluir, pero sin limitarse a, una identificación de las responsabilidades, regulaciones, interacciones, jerarquías y sistemas para la coordinación, tales como: desglose de la estructura del trabajo (WBS) estimados de costos, cronogramas utilizando software Primavera P3 ó similar, definición de fases de construcción, sistema de informes, sistema de contabilidad; revisión y aprobación entre todas las entidades involucradas en el programa de desarrollo del Aeropuerto.	1.31 Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) El PGP establecerá el marco y los procesos para definir cómo se desarrollará la infraestructura del Aeropuerto. El PGP proveerá los lineamientos para la coordinación entre el Concesionario, OSITRAN, CORPAC S.A., otras entidades gubernamentales, los arquitectos e ingenieros, contratistas de construcción y arrendatarios del Aeropuerto. Debe estar compuesto por los siguientes elementos interrelacionados y debidamente integrados en un solo plan: Plan Administrativo. El plan administrativo deberá incluir, pero sin limitarse a, una identificación de las responsabilidades, regulaciones, interacciones, jerarquías y sistemas para la coordinación, tales como: desglose de la estructura del trabajo (WBS) estimados de costos, cronogramas utilizando software Primavera P3 ó similar, definición de fases de construcción, sistema de informes, sistema de contabilidad; revisión y aprobación entre todas las entidades involucradas en el programa de desarrollo del Aeropuerto.	1.31 Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) El PGP establecerá el marco y los procesos para definir cómo se desarrollará la infraestructura del Aeropuerto. El PGP proveerá los lineamientos para la coordinación entre el Concesionario, OSITRAN, CORPAC S.A., otras entidades gubernamentales, los arquitectos e ingenieros, contratistas de construcción y arrendatarios del Aeropuerto. Debe estar compuesto por los siguientes elementos interrelacionados y debidamente integrados en un solo plan: Plan Administrativo. El plan administrativo deberá incluir, pero sin limitarse a, una identificación de las responsabilidades, regulaciones, interacciones, jerarquías y sistemas para la coordinación, tales como: desglose de la estructura del trabajo (WBS) estimados de costos, cronogramas utilizando software Primavera P3 ó similar, definición de fases de construcción, sistema de informes, sistema de contabilidad; revisión y aprobación entre todas las entidades involucradas en el programa de desarrollo del Aeropuerto.

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
<i>Plan Financiero. El plan financiero deberá incluir, pero sin limitarse a, el establecimiento de la ruta crítica", y definir las proyecciones de construcción, el cronograma para el proceso de la planificación, diseño y construcción, la identificación de las fuentes de financiamiento y el cronograma para su disponibilidad.</i> <i>Plan de Adquisición. El plan de adquisición deberá incluir, pero sin limitarse a, la definición de la estrategia requerida para la integración total del programa de desarrollo. Simultáneamente con la estrategia financiera, el plan para iniciar y completar el desarrollo de la infraestructura física del Aeropuerto deberá asimismo ser definido.</i> <i>Plan Técnico (pautas para el diseño). El plan técnico deberá incluir, sin limitarse a, los intereses de arquitectura e ingeniería, normas y pautas del diseño que mejorarán la calidad del diseño y construcción y proveen la base para la consistencia. Las pautas o normas para el diseño deben ser organizadas de tal manera que sirvan como guía para los arquitectos e ingenieros en sus actividades de diseño.</i> <i>El plan técnico debe incluir el plan de aseguramiento de calidad (QA) en las fases de planificación, programación y diseño y el plan de control de calidad durante la fase de construcción del Concesionario.</i>	<i>Plan Financiero. El plan financiero deberá incluir, pero sin limitarse a, el establecimiento de la ruta crítica", y definir las proyecciones de construcción, el cronograma para el proceso de la planificación, diseño y construcción, la identificación de las fuentes de financiamiento y el cronograma para su disponibilidad.</i> <i>Plan de Adquisición. El plan de adquisición deberá incluir, pero sin limitarse a, la definición de la estrategia requerida para la integración total del programa de desarrollo. Simultáneamente con la estrategia financiera, el plan para iniciar y completar el desarrollo de la infraestructura física del Aeropuerto deberá asimismo ser definido.</i> <i>Plan Técnico (pautas para el diseño). El plan técnico deberá incluir, sin limitarse a, los intereses de arquitectura e ingeniería, normas y pautas del diseño que mejorarán la calidad del diseño y construcción y proveen la base para la consistencia. Las pautas o normas para el diseño deben ser organizadas de tal manera que sirvan como guía para los arquitectos e ingenieros en sus actividades de diseño.</i> <i>El plan técnico debe incluir el plan de aseguramiento de calidad (QA) en las fases de planificación, programación y diseño y el plan de control de calidad durante la fase de construcción del Concesionario.</i>	<i>Plan Financiero. El plan financiero deberá incluir, pero sin limitarse a, el establecimiento de la ruta crítica", y definir las proyecciones de construcción, el cronograma para el proceso de la planificación, diseño y construcción, la identificación de las fuentes de financiamiento y el cronograma para su disponibilidad.</i> <i>Plan de Adquisición. El plan de adquisición deberá incluir, pero sin limitarse a, la definición de la estrategia requerida para la integración total del programa de desarrollo. Simultáneamente con la estrategia financiera, el plan para iniciar y completar el desarrollo de la infraestructura física del Aeropuerto deberá asimismo ser definido.</i> <i>Plan Técnico (pautas para el diseño). El plan técnico deberá incluir, sin limitarse a, los intereses de arquitectura e ingeniería, normas y pautas del diseño que mejorarán la calidad del diseño y construcción y proveen la base para la consistencia. Las pautas o normas para el diseño deben ser organizadas de tal manera que sirvan como guía para los arquitectos e ingenieros en sus actividades de diseño.</i> <i>El plan técnico debe incluir el plan de aseguramiento de calidad (QA) en las fases de planificación, programación y diseño y el plan de control de calidad durante la fase de construcción del Concesionario.</i>

54. El numeral 1.31 del Anexo 14, referido al Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP), no fue considerado en el proyecto de Adenda N° 7 remitido por el Concedente mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25.

55. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó que dicho numeral no debe eliminarse, sino más bien mantenerse, toda vez que establece el marco sobre

el cual se gestionará el Plan de Diseño y de Trabajo también denominado Presupuesto y Programa de Inversiones (PDT-PPI) del Concesionario para la expansión del AIJCH.

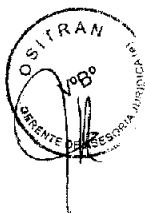
56. Mediante Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente señaló que la omisión del numeral 1.30 fue un error material encontrándose conforme sobre la permanencia del mismo.

Opinión OSITRAN:

57. El Concedente ha acogido la opinión del Regulador emitida mediante Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, respecto a mantener el numeral 1.31 referido al Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP). Por lo tanto, este Regulador se encuentra de acuerdo con la propuesta.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 2.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 5)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 02570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
2 Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento y Limpieza del Complejo del Terminal de Pasajeros y Otros Edificios del Aeropuerto (...) 2.1 Instalaciones Aeroportuarias El Complejo del Terminal de Pasajeros incluye, pero no se limita a las siguientes áreas principales: • Edificio Terminal y espigones • Playas de estacionamiento público y playas de estacionamiento para vehículos de alquiler – lado tierra • Vías de acceso – lado tierra • Jardines/grass – lado tierra y lado aire • Plataforma de parqueo de aeronaves – lado aire • Otros edificios aeroportuarios incluyen: • Edificios administrativos y comerciales • Hangares de mantenimiento y almacenaje de aeronaves • Edificios de carga aérea • Estación de bomberos	2 Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento y Limpieza del Complejo del Terminal de Pasajeros y Otros Edificios del Aeropuerto (...) 2.1 Instalaciones Aeroportuarias El Complejo del Terminal de Pasajeros incluye, pero no se limita a las siguientes áreas principales: • Edificio Terminal y espigones • Playas de estacionamiento público y playas de estacionamiento para vehículos de alquiler – lado tierra • Vías de acceso – lado tierra • Jardines/grass – lado tierra y lado aire • Plataforma de parqueo de aeronaves – lado aire • Otros edificios aeroportuarios incluyen: • Edificios administrativos y comerciales • Hangares de mantenimiento y almacenaje de aeronaves • Edificios de carga aérea • Estación de bomberos	2 Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento y Limpieza del Complejo del Terminal de Pasajeros y Otros Edificios del Aeropuerto (...) 2.1 Instalaciones Aeroportuarias El Complejo del Terminal de Pasajeros incluye, pero no se limita a las siguientes áreas principales: • Edificio Terminal y espigones • Playas de estacionamiento público y playas de estacionamiento para vehículos de alquiler – lado tierra • Vías de acceso – lado tierra • Jardines/grass – lado tierra y lado aire • Plataforma de parqueo de aeronaves – lado aire • Otros edificios aeroportuarios incluyen: • Edificios administrativos y comerciales • Hangares de mantenimiento y almacenaje de aeronaves • Edificios de carga aérea • Estación de bomberos



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2576-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
• Edificios de mantenimiento y almacenaje • Incineradores para desechos nacionales e internacionales • Planta de almacenamiento y abastecimiento de combustibles • Edificios para el equipo de servicios de apoyo terrestre • Edificios de oficinas de líneas aéreas • Edificios e instalaciones de sistemas meteorológicos • Torres de control de tráfico aéreo • Edificios e instalaciones de cocinas para la preparación de alimentos • servidos a bordo de aeronaves (catering). • Edificios de apoyo general • Cerco perimetral aeroportuario de seguridad.	• Edificios de mantenimiento y almacenaje • Incineradores para desechos nacionales e internacionales • Planta de almacenamiento y abastecimiento de combustibles • Edificios para el equipo de servicios de apoyo terrestre • Edificios de oficinas de líneas aéreas • Edificios e instalaciones de sistemas meteorológicos • Torres de control de tráfico aéreo • Edificios e instalaciones de cocinas para la preparación de alimentos • servidos a bordo de aeronaves (catering). • Edificios de apoyo general • Cerco perimetral aeroportuario de seguridad.	• Edificios de mantenimiento y almacenaje • Incineradores para desechos nacionales e internacionales • Planta de almacenamiento y abastecimiento de combustibles • Edificios para el equipo de servicios de apoyo terrestre • Edificios de oficinas de líneas aéreas • Edificios e instalaciones de sistemas meteorológicos • Torres de control de tráfico aéreo • Edificios e instalaciones de cocinas para la preparación de alimentos • servidos a bordo de aeronaves (catering). • Edificios de apoyo general • Cerco perimetral aeroportuario de seguridad.

58. El numeral 2.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión establece un listado de los distintos edificios e instalaciones que forman parte de la infraestructura aeroportuaria y que el Concesionario debe mantener y limpiar durante el periodo de vigencia de la Concesión. La propuesta de modificación plantea eliminar como parte de dichas obligaciones las labores a realizarse en las áreas de *Jardines/grass – lado tierra y lado aire*.

59. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador emitió opinión desfavorable respecto a eliminar como parte de las instalaciones aeroportuarias la "*Jardines/grass – lado tierra y lado aire*", proponiendo acoger la propuesta de una de las Partes respecto a considerar sólo "*Jardinería/grass*", con lo cual se incluiría la necesidad de realizar mantenimiento y limpieza a cualquier área de jardinería/grass en el AIJCH, sea que dicha área se encuentre en el lado aire o en el lado tierra del aeropuerto.

60. Mediante Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente señaló que acoge la propuesta del Regulador, respecto a considerar solo el término "*Jardinería/grass*" en el numeral 2.1 del Anexo 14.

Opinión OSITRAN:

61. El Concedente ha acogido la propuesta del Regulador del Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, manteniendo en el numeral 2.1 el término "*jardinería/grass*", por lo tanto, este Organismo se encuentra de acuerdo con la propuesta.



➤ Propuesta de Modificación del numeral 2.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5923-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza (...) Todas las áreas de jardinería internas y externas de los edificios del Aeropuerto y todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto, se mantendrán en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario. En general, el grado de calidad de apariencia de las áreas de jardinería del Aeropuerto serán equivalentes al grado de calidad de apariencia correspondiente a las áreas de jardinería del Aeropuerto Internacional de Miami, Florida, EEUU.	2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza (...) Todas las áreas de jardinería internas y externas de los edificios del Aeropuerto y todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto, se mantendrán <u>así definidas por el Concesionario en el Plan Maestro, se conservarán</u> en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario. En general, el grado de calidad de apariencia de las áreas de jardinería del Aeropuerto serán equivalentes al grado de calidad de apariencia correspondiente a las áreas de jardinería del Aeropuerto Internacional de Miami, Florida, EEUU.	2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza (...) Todas las áreas de jardinería internas y externas de los edificios del Aeropuerto y todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto, se mantendrán <u>así definidas por el Concesionario en el Plan Maestro, se conservarán</u> en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario. En general, el grado de calidad de apariencia de las áreas de jardinería del Aeropuerto serán equivalentes al grado de calidad de apariencia correspondiente a las áreas de jardinería del Aeropuerto Internacional de Miami, Florida, EEUU.



62. El numeral 2.2 establece los requisitos para el mantenimiento y limpieza de las distintas instalaciones del aeropuerto, encontrándose como parte de dichas instalaciones "las áreas de jardinería interna" y "todas las zonas del lado aire y lado tierra del aeropuerto".

63. La propuesta de modificación del Numeral 2.2 del Anexo 14, elimina lo siguiente:

- La referencia al aeropuerto de Miami para las labores de mantenimiento de la jardinería del AIJCH.
- "todas las zonas del lado aire y lado tierra del aeropuerto".
- Las "especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario" que se deberá tener en cuenta para el mantenimiento y limpieza.

64. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó desfavorablemente respecto a eliminar el término "todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto", toda vez que se excluye de las obligaciones del Concesionario, realizar el mantenimiento y limpieza otras áreas del aeropuerto aparte de las áreas con jardinería. Asimismo, el Regulador consideró necesario mantener como parte de los requisitos criterios de índole estéticos, por lo que no estuvo de acuerdo con la eliminación del término "especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario". Asimismo, el Regulador propuso la siguiente redacción:



"Todas las áreas de jardinería así definidas por el Concesionario en el Plan Maestro, y todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto, se mantendrán en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario".

65. Mediante Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente señaló lo siguiente:

- *"Al encontrarse la propuesta de las áreas de jardinería dentro del Plan Maestro, el Concedente considera que se enmarca las zonas del lado aire y lado tierra, teniendo en cuenta las diferentes alternativas de Mantenimiento que acredite el proyecto".*
- *"Se ha recogido en la nueva propuesta, la recomendación del Regulador, de la importancia de contar en la propuesta del RTM con las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario."*
- *"De lo coordinado con la DGAC, la autoridad Aeronáutica es la responsable de las revisiones y aprobaciones del Plan Maestro y supervisará la exigencia de realizar el mantenimiento de jardinería en las zonas donde técnicamente sea necesario."*
- *"En contrato vigente y el análisis del Regulador, sobre las áreas necesarias de mantenimiento de jardinería toma como referencia a las áreas de la concesión actual, lo que se busca en relación a la nueva proyección de áreas contemplando el nuevo Anexo 11, es que el arquitecto plantee en el desarrollo de los expedientes y/o Plan Maestro las áreas que técnicamente son necesarias realizar un programa de mantenimiento."*

66. Mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08 remitido por la DGAC, se emite opinión técnica complementaria respecto a la propuesta modificación del numeral 2.2, en dicho documento se señala que la obligación del Concesionario de realizar el mantenimiento de "todas las zonas del lado aire y lado tierra del aeropuerto" se encuentra incluida en el numeral 5.15 del Contrato de Concesión.

67. Finalmente, el Concedente propone la siguiente redacción:



"2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza"

Todas las áreas de jardinería así definidas por el Concesionario en el plan maestro, se conservarán en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario."

Opinión OSITRAN:

68. El Concedente ha acogido la propuesta del Regulador respecto a incluir en el citado RTM criterios de calidad en base a las "especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario". Con relación a incluir el término "todas las zonas del lado aire y lado tierra del aeropuerto" el cual define el ámbito de aplicación de citado RTM, este Organismo considera que resulta aplicable la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión, además de las normas existentes en materia ambiental que definen el grado de limpieza de las distintas instalaciones del aeropuerto. Por lo antes señalado, este Organismo se encuentra de acuerdo respecto a la propuesta de modificación del numeral Anexo 14 remitida mediante Informe N° 505-2017-MTC/25.



➤ **Propuesta de Eliminación del Numeral 2.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza (...) - Los colores de la pintura de las paredes internas y externas públicas mantendrán su apariencia original. - Las ventanas y puertas de vidrio se mantendrán su apariencia y funcionalidad nueva. - Todas las lámparas y rótulos iluminados serán mantenidos en buen estado y completa funcionalidad y máximas condiciones de calidad.	2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza (...) Los colores de la pintura de las paredes internas y externas públicas mantendrán su apariencia original. Las ventanas y puertas de vidrio se mantendrán su apariencia y funcionalidad nueva. Todas las lámparas y rótulos iluminados serán mantenidos en buen estado y completa funcionalidad y máximas condiciones de calidad.	2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza (...) Los colores de la pintura de las paredes internas y externas públicas mantendrán su apariencia original. Las ventanas y puertas de vidrio se mantendrán su apariencia y funcionalidad nueva. Todas las lámparas y rótulos iluminados serán mantenidos en buen estado y completa funcionalidad y máximas condiciones de calidad.



69. Mediante Informe N° 001-2017-GSF-GRE-GAJ se emitió opinión desfavorable respecto a la eliminación de los requisitos de mantenimiento y limpieza de la pintura de las paredes, ventanas, puertas, lámparas y rótulos iluminados, toda vez que brindan mayor precisión respecto al grado de mantenimiento que deba exigirse para dichas instalaciones.

70. Mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08 remitido por la DGAC, se emite opinión técnica complementaria respecto a la propuesta modificación del numeral 2.2 en lo relacionado al mantenimiento de paredes, ventanas, puertas, lámparas y rótulos iluminados, en dicho documento se señala que dicha obligación se encuentra cubierta con lo requerido en el RTM 1.5 Requisitos de Calidad.



Opinión OSITRAN:

71. Considerando que el RTM 1.5 regula las especificaciones que deberán considerarse para la adquisición o implementación de los distintos elementos del terminal de pasajeros, entre ellos: paredes, ventanas, puertas, lámparas y rótulos iluminados, los cuales deberán garantizar durante la etapa de operación durabilidad y operación ininterrumpida, este Organismo se encuentra de acuerdo respecto a la propuesta de eliminación del numeral 2.2 del Anexo 14 en lo referido a "paredes, ventanas, puertas, lámparas y rótulos iluminados".



➤ Propuesta de Modificación del numeral 3.3 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5023-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
3.3 Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos - FAA	3.3 Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos - FAA	3.3 Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos - FAA
3A Seguridad - Parte 107	3A Seguridad - Parte 107	3A Seguridad - Parte 107
3B Manual para Certificación de Aeropuertos y Especificaciones para la Certificación de Aeropuertos - Parte 139	3B Manual para Certificación de Aeropuertos y Especificaciones para la Certificación de Aeropuertos - Parte 139	3B Manual para Certificación de Aeropuertos y Especificaciones para la Certificación de Aeropuertos - Parte 139
3C Airports Design - U.S. Department of Transportation - Federal Aviation Administration	3C Airports Design - U.S. Department of Transportation - Federal Aviation Administration	3C Airports Design - U.S. Department of Transportation - Federal Aviation Administration
3D The Apron & Terminal Building Planning Manual - The Ralph M. Parsons Company	3D The Apron & Terminal Building Planning Manual - The Ralph M. Parsons Company	3D The Apron & Terminal Building Planning Manual - The Ralph M. Parsons Company

72. La propuesta de modificación del Numeral 3.3 del Anexo 14 propone eliminar las Circulares de la FAA de las Normas Mínimas Requeridas para la Operación y Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria.

73. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó que el citado numeral no debería eliminarse y que debería actualizarse el listado de las Circulares de la FAA que resulten aplicables al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.

74. Mediante Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente señaló lo siguiente:

- "La actualización de las circulares de la FAA, se continuarán aplicando para el diseño de pavimentos y sus especificaciones técnicas de acuerdo a las funciones como Autoridad Aeroportuaria del MTC, en la revisión de los EDIS, así como en el Desarrollo del Plan Maestro."
- "La DGAC reitera lo indicado en su Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, donde proponer eliminar dicho RTM, debido que la actualización de las normas es constante y estos manuales se encuentran cubiertos bajo la normativa DGAC."
- "(...) el concepto en general está cubierto en virtud del Numeral 1.1 de este mismo Anexo 14, que indica que es de aplicación la normativa de la DGAC y el concepto de Leyes aplicables garantiza el uso de las mismas. Por lo cual se considera pertinente eliminar el presente RTM."

75. Mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08 remitido por la DGAC, se emite opinión técnica complementaria respecto a la propuesta eliminación del numeral 3.3. En dicho documento la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC señala lo siguiente:



- "...ninguno de ellos [Circulares de la FFA listados en el RTM 3.3] tiene relación al diseño de pavimentos y especificaciones técnicas de elementos de construcción del lado aire.
- "...en este caso para el ámbito aeroportuario, continuará aplicando estas circulares en tanto que no hayan regulaciones expresas en la normativa nacional y ha indicado de igual modo que esto además se materializa cuando se lleva a cabo la revisión y posterior aprobación de los Estudios de Ingeniería y el consecuente desarrollo del Plan Maestro.
- el Concedente está disponiendo la incorporación de la correspondiente Circular FAA a la normativa aeronáutica nacional a fin de garantizar la aplicabilidad de la misma al momento de requerir su cumplimiento como parte de las obligaciones a cargo del concesionario

Opinión OSITRAN:

76. Considerando los compromisos asumidos por el Concedente mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08, respecto de asegurar la aplicación de la normativa FAA en el ámbito de diseño de pavimento y construcción de elementos del lado aire, así como de asegurar su aplicación en la etapa de revisión del Plan Maestro y principalmente de disponer la incorporación de las Circulares de la FAA a la normativa aeronáutica nacional en caso de requerir su cumplimiento al Concesionario, este Organismo se encuentra de acuerdo respecto a la propuesta de eliminación del numeral 3.3 del Anexo 14 remitida mediante Informe N° 505-2017-MTC/25.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 3.4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:




CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE (hasta la Adenda 6)	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 5921-2016-MTC/25	PROYECTO DE ADENDA ENVIADO POR EL MTC MEDIANTE OFICIO N° 2570-2017-MTC/25 (levantamiento de observaciones)
3.4 Recomendaciones IATA	3.4 Recomendaciones IATA	3.4 Recomendaciones IATA
4A Manual de Referencia de los Terminales Aeroportuarios	4A Manual de Referencia de los Terminales Aeroportuarios <u>Nivel de Servicio Óptimo según la versión 10 del Manual de Referencia de Desarrollo Aeroportuario o el que lo sustituya</u>	4A Manual de Referencia de los Terminales Aeroportuarios <u>La versión 10 del Manual de Referencia de Diseño Aeroportuario o el que lo sustituya.</u>
4B Manual de Manejo Aeroportuario	4B Manual de Manejo Aeroportuario	4B Manual de Manejo Aeroportuario

77. La propuesta de modificación del Numeral 3.4 del Anexo 14 reemplaza el "Manual de Referencia de los Terminales Aeroportuarios" por aquellas que corresponden al Nivel de Servicio Óptimo de la versión 10 del Manual ADRM.
78. Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó que, el Manual ADRM de la IATA proporciona recomendaciones para la operación y diseño de los elementos del lado aire y lado tierra del aeropuerto, no limitándose solo a lo regulado en el nivel de servicio óptimo, por lo que se consideró emitir opinión desfavorable a la precisión realizada.



79. Mediante Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente señaló que encuentra conforme la opinión de OSITRAN, acogiendo la propuesta del Regulador.

Opinión OSITRAN:

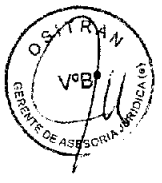
80. El Concedente acoge la propuesta del Regulador señalada en el Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, respecto a modificar el numeral 3.4 referido a las Recomendaciones IATA en los términos señalados por el Regulador.
81. Sobre el particular, consideramos necesario incluir la denominación original del Manual, toda vez que dicho documento no ha sido oficialmente traducido al español. Finalmente, se propone la siguiente redacción:

"3.4 Recomendaciones IATA"

- La versión 10 del Manual "Airport Development Reference Manual", o el que lo sustituya.
- Manual de Manejo Aeroportuario"

CONCLUSIONES

- En el presente Anexo se han analizado los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) que contaron con opinión Desfavorable por parte de OSITRAN mediante Informe N° 001-2017-GSF-GRE-GAJ-OSITRAN, los mismos que han sido materia de evaluación nuevamente por parte del Concedente, remitiendo el levantamiento de observaciones mediante Informe N° 505-2017-MTC/25 de fecha 20 de junio de 2017, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC.
- De la revisión a la información remitida, se concluye lo siguiente respecto a la propuesta de modificación presentada y al levantamiento de observaciones:
 - a) **Numeral 1.16 - Sistema de iluminación del Campo Aéreo:** considerando que los Requisitos Técnicos Mínimos son aplicables tanto para la etapa de operación como para las etapas de diseño y construcción, y que, además, el numeral 2.2.1-B.3 "Fases de Desarrollo del Año 11 al Año 15" de la Propuesta Técnica, el Concesionario señala que proveerá dicho sistema para la segunda pista del AIJCH, consideramos favorable mantener y modificar el numeral 1.16 en los términos propuestos por el Concedente.
 - b) **Eliminación del Numeral 1.19 - Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves:** el Concedente ha acogido la opinión del Regulador, respecto a la necesidad de actualizar los requisitos de capacidad mediante la elaboración de Estudios de Capacidad. Asimismo, en dicha propuesta el Concedente asume la responsabilidad de elaborar dichos Estudios y de contar con ellos debidamente aprobados antes de ser requeridos por el Concesionario en las actualizaciones del Plan Maestro. Este Organismo se encuentra de acuerdo respecto a la propuesta remitida por



el Concedente, siendo necesario declarar dicha obligación en el numeral 1.19 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, por lo que este Organismo incluye una propuesta de redacción.

- c) **Modificación del Numeral 1.20 - Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas):** respecto a la propuesta acordada entre las Partes, este Regulador opina que, durante las etapas de planificación, desarrollo de ingeniería y operación, las Partes deben garantizar que el criterio de calidad acordado para la determinación del número de posiciones de contacto "90% de Pasajeros Embarcados", mantenga como mínimo la calidad de servicio a los pasajeros y eficiencia en las operaciones aéreas, considerada en la redacción original del RTM 1.20 del Anexo 14 (90% de posiciones de contacto), toda vez que ello fue uno de los objetivos del Estado Peruano durante la suscripción del Contrato de Concesión. En ese sentido, consideramos que se debe de adoptar los lineamientos recomendados por la IATA para determinar el número de posiciones de contacto en función a proyecciones de demanda por segmento (nacional, internacional, tránsito), así como en función al nivel de servicio convenido entre el aeropuerto y las aerolíneas¹⁵. Asimismo, resulta importante que las Partes definan una Metodología para la determinación del número de posiciones de estacionamientos totales, pudiéndose adoptar metodologías desarrolladas por la FAA¹⁶ que permiten mejores aproximaciones a la realidad de cada aeropuerto, para ello se deberá evaluar la conveniencia de corroborar los cálculos teóricos realizados en la etapa de planificación mediante el uso de software de simulaciones.

- d) **Modificación del Numeral 1.22.1.A.2 - Objetivos del Diseño de Terminales, Distancia Máxima Recorrida por un Pasajero:** el Concedente ha acogido el requerimiento de este Organismo, respecto a considerar como distancia máxima de recorrido de un pasajero sin ayuda mecánica, aquella recomendada por la IATA en su versión 10 del Manual ADRM¹⁷.

- e) **Eliminación del Numeral 1.22.2.C - Veredas frontales del Edificio del Terminal:** Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó favorable respecto a la eliminación de los requerimientos para la longitud de veredas. Respecto a eliminar el RTM 1.22.2.C.4, referido al ancho de las veredas adyacentes a la fachada del Edificio Terminal, se verifica que el Concedente ha acogido la opinión del Regulador, manteniendo la redacción vigente.

- f) **Eliminación del Numeral 1.30 - Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario:** Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó que dicho numeral no debe eliminarse, sino más bien mantenerse, toda vez que contiene lineamientos básicos sobre cómo el Concesionario elaborará sus planes comerciales, administrativos, de negocios y de mantenimiento aeroportuario. Al respecto el

¹⁵ Podría tomarse como práctica lo recomendado por IATA en su documento: Airport Service Level Agreement (SLA) – Best Practice.

¹⁶ (ACRP) Report 25 "Airport Passenger Terminal Planning and Design".

¹⁷ Airport Development Reference Manual.

Concedente, señala que la omisión del numeral 1.30 fue un error material encontrándose conforme sobre la permanencia del mismo, acogiendo lo señalado por el Regulador.

- g) **Eliminación del Numeral 1.31 - Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP):** Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó que dicho numeral no debe eliminarse, sino más bien mantenerse, toda vez que establece el marco sobre el cual se gestionará el Plan de Diseño y de Trabajo también denominado Presupuesto y Programa de Inversiones (PDT-PPI) del Concesionario para la expansión del AIJCH. Al respecto, el Concedente en el Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente señala que la omisión del numeral 1.30 fue un error material encontrándose conforme sobre la permanencia del mismo, acogiendo lo señalado por el Regulador.

- h) **Modificación del Numeral 2.1 - Instalaciones Aeroportuarias:** Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó desfavorable respecto a eliminar el término "todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto", Asimismo, el Regulador consideró necesario mantener como parte de los requisitos criterios de índole estéticos, por lo que opinó desfavorable eliminar el término "especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario". Sobre el particular, el Concedente incorporó la recomendación del Regulador de mantener como requisito "*las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario*", a fin de mantener criterios estéticos en el numeral. Por otro lado, encontramos conforme la eliminación del término "todas las zonas del lado aire y lado tierra del aeropuerto", considerando que dicho ámbito de aplicación se encuentra cubierto por la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión y normatividad en materia ambiental en la materia (que defina el grado de limpieza de los ambientes).

- i) **Eliminación del Numeral 3.3 - Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos – FAA:** Considerando los compromisos asumidos por el Concedente mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08, respecto de asegurar la aplicación de la normativa FAA en el ámbito de diseño de pavimento y construcción de elementos del lado aire, así como de asegurar su aplicación en la etapa de revisión del Plan Maestro y principalmente de disponer la incorporación de las Circulares de la FAA a la normativa aeronáutica nacional en caso de requerir su cumplimiento al Concesionario, este Organismo se encuentra de acuerdo respecto a la propuesta de eliminación del numeral 3.3 del Anexo 14 remitida mediante Informe N° 505-2017-MTC/25.

- a) **Modificación del Numeral 3.4 - Recomendaciones IATA:** el Concedente acoge la propuesta del Regulador señalada en el Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, respecto a modificar el numeral 3.4 referido a las Recomendaciones IATA en los términos señalados por el Regulador. No obstante, se recomienda mejorar la redacción del numeral 3.4 citando el nombre original del Manual de la IATA.

- Por otro lado, en el numeral 6.170 del Informe N° 1315-2016-MTC/25, el Concedente señala que en el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, elaborado por la DGAC, se encuentra el



sustento de las modificaciones propuestas para cada uno de los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

De la revisión a los documentos citados en los párrafos precedentes, se ha observado que para los numerales 1.22.1.B.3, 1.21.1.B.8, 1.22.2.B.4, 2.2 (mantenimiento y limpieza de la pintura de las paredes, ventanas, puertas, lámparas y rótulos iluminados) existen diferencias entre la propuesta de modificación del Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 (DGAC) y la propuesta de modificación del Anexo 14 del Informe N° 1315-2016-MTC/25 (DGCT); siendo la segunda propuesta, la que se ha considerado nuevamente en el Informe N° 505-2017-MTC/25. Siendo que la opinión favorable vertida por este Organismo Regulador mediante el Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GSF-GRE-GAJ-OSITRAN se ha emitido respecto a la propuesta de redacción y sustento remitido mediante el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 elaborado por la DGAC.

Mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08 elaborado por la DGAC, se remite sustento complementario respecto a la redacción que deberá considerarse en lo estipulado para los RTMs 1.22.1.B.3, 1.21.1.B.8 y 1.22.2.B.4, 2.2 (mantenimiento y limpieza de la pintura de las paredes, ventanas, puertas, lámparas y rótulos iluminados). Sobre el particular, del análisis de la información remitida por la DGAC, este Organismo se encuentra conforme con mantener la redacción señalada en la Propuesta de Modificación del Anexo 14, remitida mediante Informe N° 505-2017-MTC/25.

