

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros**OSITRAN****CARGO****OFICIO CIRCULAR N° 003-17-SCD-OSITRAN**

Lima, 18 de enero de 2017

Señor

YACO PAUL ROSAS ROMERO

Director de Concesiones en Transportes

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Jr. Zorritos N° 1203

Lima.-

M.T.C.	
MESA DE PARTES	
E. 016275-2017	
19 ENE. 2017	
HORA 8:35	FIRMA [Firma]

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

Referencia : Oficio N° 5023-2016-MTC/25

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 607-2017-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 18 de enero de 2017, adoptó el Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN que contiene la opinión técnica requerida por el Concedente respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la misma que podrá considerarse favorable sujeta al levantamiento de las observaciones señaladas en el Informe antes mencionado.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Secretario del Consejo Directivo

eg. Sal. SCD N° 2290-17



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

**CARGO
URGENTE**

OFICIO CIRCULAR N° 003-17-SCD-OSITRAN

Lima, 18 de enero 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 : Oficio N° 5023-2016-MTC/25

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 607-2017-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 18 de enero de 2017, adoptó el Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN que contiene la opinión técnica requerida por el Concedente respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la misma que podrá considerarse favorable sujeta al levantamiento de las observaciones señaladas en el Informe antes mencionado.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Secretario del Consejo Directivo

Reg. Sal. SCD N° 2290-17



Calle Los Negocios N°182, piso 4
Surquillo - Lima
Central Telefónica: (01)440.5115
www.ositran.gob.pe



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de

CARGO
URGENTE

OFICIO CIRCULAR N° 003-17-SCD-OSITRAN

Lima, 18 de enero de 2017

Señor

JUAN JOSÉ SALMON

Gerente General

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Av. Elmer Faucett s/n

Callao.-



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

Referencia : Oficio N° 5023-2016-MTC/25

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 607-2017-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 18 de enero de 2017, adoptó el Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN que contiene la opinión técnica requerida por el Concedente respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la misma que podrá considerarse favorable sujeta al levantamiento de las observaciones señaladas en el Informe antes mencionado.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Secretario del Consejo Directivo

Reg. Sal. SCD N° 2290-17



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

ACUERDO N° 2008-607-17-CD-OSITRAN
de fecha 18 de enero de 2017

Vistos, el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y el Oficio N° 5023-2016-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° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica respecto de la propuesta de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, de acuerdo al siguiente detalle:
- i. Emite opinión favorable respecto a 46 de las propuestas de modificación efectuadas por el Concedente, es decir, un 73% del total de propuestas, por las consideraciones expuestas en el referido informe.
 - ii. Emite 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, por las consideraciones señaladas en el referido Informe.
 - iii. Emite opinión desfavorable respecto a 8 de las propuestas de modificación efectuadas por el Concedente (numerales 6; 9; párrafos 5, 6 y dieciseisavo del numeral 11; párrafo doceavo del numeral 21; 45; 50 de las conclusiones del Informe), es decir, un 13% del total de propuestas, por las consideraciones señaladas en el referido informe.
 - iv. Respecto a 5 de las propuestas de modificación efectuadas por el Concedente, este Regulador no puede 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.
- b) Solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a dar estricto cumplimiento al procedimiento de modificación contractual previsto en la normativa vigente, remitiendo a OSITRAN de manera oportuna la información necesaria para la evaluación de los proyectos de adendas, en atención al criterio de colaboración que rige la actuación entre las entidades que forman parte de la Administración Pública; lo que a su vez permitirá que OSITRAN cuente con el plazo establecido legalmente para poder evaluar de manera integral el sustento de las modificaciones contractuales propuestas por las partes.
- c) 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.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

- d) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a Lima Airport Partners S.R.L.
- e) 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° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- f) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

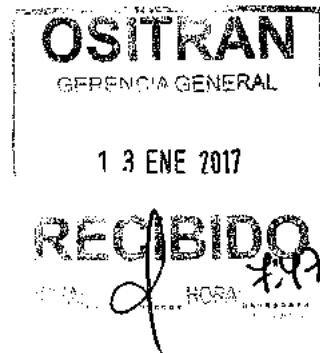
CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original



JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Secretario de Consejo Directivo
OSITRAN



INFORME N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN



OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS
Gerente General

De : **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización

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

Referencia : Oficio N° 5023-2016-MTC/25, recibido el 30.12.2016

Fecha : 13 de enero 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 Contrato de Concesión).

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 14 de febrero de 2001, 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 por un periodo de vigencia de treinta (30) años contados a partir de la Fecha de Cierre.
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. Con fecha 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 el 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. Con fecha 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 deciden ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por un periodo adicional de diez (10) años.
14. Con fecha 27 de diciembre de 2016, mediante el Oficio N° 401-16-GG-OSITRAN, se remitió al Concedente el Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN en atención a su solicitud, 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 el Oficio N° 5023-2016-MTC/25, recibido con fecha 30 de diciembre de 2016, el Concedente remitió 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. Mediante el Oficio N° 001-17-GRE-OSITRAN, notificado al Concedente el 2 de enero de 2017, OSITRAN comunicó que, 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 sujetará 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 el 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 el Oficio N° 0147-2017-MTC/25 notificado el 11 de enero de 2017, el Concedente remite 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 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 1315-2016-MTC/25 y en el Oficio N° 0030-2017-MTC/25.

III. MARCO LEGAL Y CONTRACTUAL APLICABLE

III.1. Sobre la modificación del Contrato de Concesión

19. 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]

20. 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.

21. 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.

22. 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-PCM 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]

23. 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 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 énfasis y subrayado es nuestro]

24. 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 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]

25. 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

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. Los requerimientos sustentados de los acreedores permitidos, vinculados a la etapa de cierre financiero 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]

26. 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 contrato.
- c) La precisión de aspectos operativos que impidan la ejecución del contrato.

27. 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.

28. 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.

29. 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 Ministerio de Transportes y Comunicaciones 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.

30. 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, establecen 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 del contrato, y aquellos cambios que puedan generar modificaciones al equilibrio económico financiero del contrato de Asociación Pública 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 del organismo regulador y del Ministerio de Economía y Finanzas, según corresponda, 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 favorable.

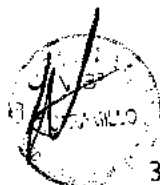
57.5 En caso dichas entidades requieran mayor información para la emisión de su opinión, dicho pedido de información se efectúa por una sola vez dentro de los tres (03) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud de opinión. En este supuesto, el cómputo del plazo se suspende y sólo se reinicia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

[El subrayado es nuestro]

31. De acuerdo con la referida norma, las opiniones sobre las adendas 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.



32. En el presente caso, considerando que la solicitud de opinión técnica formulada por el Concedente a través del Oficio N° 5023-2016-MTC/25, recibido el 30 de diciembre de 2016, se encontraba incompleta, al no haber cumplido con incorporar el análisis de las condiciones de competencia del proceso de promoción²; se procedió a devolver el expediente al MTC, mediante Oficio N° 001-17-GRE-OSITRAN de fecha 02 de enero de 2017, indicando que una vez que remita el análisis correspondiente, de conformidad con la normativa vigente, resultará procedente la solicitud de opinión respectiva a este Regulador.



33. Al respecto, considerando que mediante el Oficio N° 0030-2017-MTC/25 recibido por OSITRAN el 04 de enero de 2017, el Concedente ha presentado la solicitud de opinión previa al proyecto de adenda aludido, contando con todos los requisitos e información para su admisibilidad, el plazo para que OSITRAN cumpla con emitir tal opinión, considerando el plazo de diez (10) días hábiles estipulado en el Art. 57.4 del Decreto Supremo N° 410-2015-EF, vence el 18 de enero del 2017. El Concedente a través del referido oficio, sustenta que la propuesta de adenda permite mantener las condiciones de competencia del respectivo proceso de promoción.



34. En ese orden normativo, 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.



² De acuerdo a lo establecido en el artículo 22.1 del Decreto legislativo N° 1224, en concordancia con el artículo 53 del Decreto Supremo N° 410-2015-EF.



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

35. 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.
36. 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]



37. En concordancia con lo anterior, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM³ (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]



38. Asimismo, el inciso 9 del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, 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.
39. 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.
40. 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),

³ Publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el día 27 de julio de 2006.



establecen los criterios a analizar en caso se presenten solicitudes de interpretación, modificación y reconversión de los Contratos de Concesión.

41. 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 Inversiones⁴ a cargo del Concesionario, entre otros.
42. En lo que respecta específicamente al Contrato de Concesión materia de modificación, debemos señalar que la cláusula 24.7 del Contrato de Concesión, 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."

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

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

"24.7 (...)

- 4 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.

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]

45. En ese sentido, dentro del marco legal y contractual antes expuesto, será evaluado el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.
46. 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 171º de la Ley N° 27444 (Ley del Procedimiento Administrativo General), el cual establece que "Los dictámenes e informes se presumirán facultativos y no vinculantes, salvo disposición contraria de la 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

47. Luego de revisar los documentos remitidos por el Concedente a través de los Oficios N° 5023-2016-MTC/25 y N° 0030-2017-MTC/25, el Informe de Sustento del Concesionario⁵, 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

48. 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.
49. Asimismo, 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".

⁵ Presentado a través de la Carta N° LAP-GRE-C-2016-00603, la cual fue remitida por el Concedente a través del Oficio Múltiple N° 0040-2016-MTC/25.

50. 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

51. Mediante el Oficio N° 5023-2016-MTC/25, el Concedente solicita la opinión previa del Regulador sobre el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, y remite el Informe N° 1315-2016-MTC/25 con el que sustenta el referido proyecto de adenda; documentación que fue complementada mediante el Oficio N° 0030-2017-MTC/25, recibido por OSITRAN el 4 de enero de 2017.
52. 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.
53. De otro lado, en 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.
54. 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.
55. 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; procediendo, por tanto, el análisis de fondo de la modificación contractual propuesta.
56. Sin embargo, debe advertirse que la verificación formal del cumplimiento de los requisitos de admisibilidad, no 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 Ministerio de Economía y Finanzas, en el marco de sus competencias.
57. Finalmente, cabe indicar que, tal como se mencionó en los antecedentes del presente Informe, de manera extemporánea y al quinto día del plazo de emisión de opinión por parte de OSITRAN, el MTC remitió el Oficio N° 0147-2017-MTC/25, actuación que no se ajusta al procedimiento previsto en el marco normativo vigente (DL 1224 y su Reglamento), el mismo que establece que en la fecha en que el MTC remite el proyecto de adenda para opinión técnica del Regulador, debe adjuntar el sustento correspondiente, a efectos que OSITRAN cuente con todos los elementos necesarios que le permitan realizar la evaluación respectiva durante el plazo previsto para la emisión de su opinión. En tal sentido, a través del presente



Informe se considera indispensable efectuar un llamado de atención al MTC a efectos que dé estricto cumplimiento al procedimiento de modificación contractual previsto en la normativa vigente, en respeto del Principio de Legalidad que rige la actuación de las entidades que forman parte de la Administración Pública, lo que a su vez permitirá que OSITRAN cuente con el plazo establecido legalmente para poder evaluar de manera integral el sustento de las modificaciones contractuales propuestas por las partes.

IV.1.2 El equilibrio económico – financiero

58. Mediante el Informe N° 1315-2016-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."

59. De acuerdo con lo expuesto, el Concedente cumple con manifestar 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, debe advertirse que la verificación 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 Ministerio de Economía y Finanzas, en el marco de sus competencias.

IV.1.3 Las condiciones de competencia del proceso de promoción

60. Tal como fue indicado en los antecedentes del presente Informe, mediante el Oficio N° 0030-2017-MTC/25, el MTC en su calidad de Concedente, da respuesta al Oficio N° 001-17-GRE-OSITRAN, a través del cual este Organismo Regulador le solicitó que se pronuncie respecto de si el proyecto de Adenda N° 7 mantiene las condiciones de competencia del proceso de promoción. Sobre este requisito, el MTC señala lo siguiente:

"(...)

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.

(...)

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.

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.”

61. Según se argumenta en el referido Oficio, 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, 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 mantenga no sólo el equilibrio del contrato, sino también las condiciones originales de las partes.
62. Sobre el particular, es importante resaltar que de conformidad con el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1224⁶, en todas las fases vinculadas al desarrollo de los proyectos regulados bajo dicha norma, vale 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 Decreto Legislativo 1224, establece que para el caso de las Asociaciones Público Privadas resultan aplicables los principios de valor por dinero y adecuada distribución de riesgos.⁷
63. 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 1224⁸ disponen que el

6 “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.

(...)

7 “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.”

8 “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.

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.

64. 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.
65. 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 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.
66. 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 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 respete el principio de valor por dinero, manteniendo 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

67. 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

68. 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

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".

riesgos establecidos en el Contrato de Concesión podría provocar una alteración del equilibrio económico de la concesión.

69. Lo anterior es reconocido por el Decreto Legislativo N° 1224, a través de su numeral 11.2 que 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 dinero⁹. 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.
70. 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:

- Equilibrio¹⁰
- No discriminación
- Beneficio – Costo
- Transparencia
- Bienestar de los Usuarios¹¹



- 9 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.

- 10 **Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión.-**

"5.1 Equilibrio

Todo Contrato de Concesión busca, en lo posible, una igualdad en los derechos y obligaciones, es decir, que exista una equivalencia entre el derecho otorgado y los compromisos adquiridos. Se presume que el Contrato tiene y mantiene una adecuada distribución de riesgos, costos y beneficios entre las Partes, que derivan en el equilibrio de las ecuaciones económica y política del contrato.

Para la aplicación de este principio, se asocia a la ecuación económica un valor de la concesión y un retorno de referencia ajustado por riesgo, aspectos que no significan necesariamente garantizar un nivel de ganancia. En la práctica, el regulador puede establecer una tasa interna de retorno de la concesión y una varianza de referencia, estimadas para la explotación de las infraestructuras bajo condiciones óptimas y económicamente eficientes, y comparables con la experiencia internacional.

(...) Por tanto, las renegociaciones permiten restablecer el equilibrio económico con el que el Concesionario contrató, pero nunca ofrecer lucros adicionales, ni que se produzca un traspaso de riesgos entre las partes del contrato."

[El subrayado es nuestro]

- 11 **"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."



71. 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

72. Al respecto, conforme al numeral 22.3 del artículo 22 del DL N° 1224, y el artículo 57.1 de su Reglamento¹², 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.
73. 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

74. 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:

- **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)

¹² "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."

US\$3'000,000.00 (tres millones de Dólares) por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión (...)"

75. 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%)."

76. 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 preestablecidos 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**.

77. 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.

78. 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."

79. 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.
80. 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.
81. 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
82. 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.
83. Así, en concordancia con lo señalado en el acápite IV.1.3 del Análisis de Admisibilidad¹³, de conformidad con la normativa vigente y de acuerdo con el marco de las competencias de

13 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

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 propuestas

84. De acuerdo a la Cláusula Segunda del proyecto de Adenda remitido, ésta tiene por objeto 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. Asimismo, busca iniciar las obras de 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.

85. Para tal efecto, el proyecto de Adenda 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 y Estudio de Impacto Ambiental);
- k) Modificación del numeral 20.2.1 (Seguros);
- l) Modificación del numeral 24.7 (Modificaciones);
- m) Inclusión del numeral 24.14 (Contratos con Terceros);
- n) Modificación del numeral 5 de las Condiciones Generales, y numeral 2.1 del Anexo 5 (Política sobre Tarifas);
- o) Modificación del Apéndice 2 e inclusión de los Apéndices 5 y 6 del Anexo 5;
- p) Modificación del Anexo 10;
- q) Modificación del numeral 1 del Anexo 11;
- r) Modificación del numeral 2 del Anexo 11;
- s) Modificación del numeral 4 del Anexo 11;
- t) Inclusión del numeral 5 al Anexo 11;
- u) Modificación del Apéndice 1 del Anexo 11;
- v) Modificación del Anexo 14; y,
- w) Eliminación del Anexo 19.

86. Adicionalmente, a través de la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda, las Partes asumen determinados compromisos, los cuales serán analizados en los siguientes acápite.

a) Modificación del numeral 1.1 (definición de Acreedores Permitidos)

financiamiento asumido, entre otros) que fueron tomados en consideración para que los interesados pudieran competir en el proceso de adjudicación de la concesión.

87. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar la definición de Acreedores Permitidos, contenida en el numeral 1.1 del Contrato de Concesión, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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 el 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 le sustituyan, en el extremo en que se incorpore 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, (v) cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente, (vi) los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos por ellos otorgados y 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 que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el concesionario mediante oferta pública (viii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario mediante oferta pública.	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 <u>que tenga una clasificación de riesgo otorgada por una calificador de riesgo internacional de reconocido prestigio, no menor a la clasificación de la deuda soberana peruana de largo plazo en moneda extranjera</u>, (v) cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente, (vi) los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos por ellos otorgados <u>y que, salvo en el caso que el socio sea una de las entidades referidas en el literal (i), quedan</u> 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 <u>constituidos en el Perú o en el extranjero</u> que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario <u>o instrumento de deuda</u> emitido por el Concesionario mediante oferta pública <u>o privada, o través de Patrimonio Fideicometido, Fondos de Inversión o Sociedad Titulizadora, cualquiera de ellas constituida en el Perú o en el Extranjero</u>, (viii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
	indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario <u>o instrumento de deuda</u> emitido por el Concesionario mediante oferta pública <u>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, 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.</u>



88. De acuerdo al Informe de sustento presentado por el Concesionario, el cual fue remitido por el Concedente a través del Oficio N° 5023-2016-MTC/25, las modificaciones solicitadas tienen por objeto actualizar y adecuar la redacción del Contrato de Concesión a las condiciones actuales del mercado financiero, y a lo establecido en otros contratos de concesión suscritos, considerando que la Concesión del AICh es autosostenible y que *"la alta inversión requerida para la ampliación del aeropuerto requiere acceder a los distintos esquemas que actualmente ofrece el sistema financiero mundial"*. A continuación, se analiza la propuesta de adenda:

- a) Eliminar la palabra **"comercial"** del inciso (iii), según el cual Acreedor Permitido significará *"cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado Peruano (...)"*;



89. Con respecto a la modificación del inciso (iii), el Concedente propone eliminar la palabra **"comercial"** y dejar la frase **"institución financiera"**. Sobre el particular, el MTC sostiene que con esta eliminación no se genera riesgo alguno, toda vez que la calificación de la entidad financiera se encuentra aún sujeta a la lista de banco extranjero de primera categoría emitida por el Banco Central de Reserva del Perú.



90. Sobre este punto, debemos señalar que la frase **"institución financiera"** corresponde a un significado más general que **"institución financiera comercial"**, no generando dicha modificación un cambio en los requisitos que debe cumplir una empresa para ser calificada como Acreedor Permitido. Cabe indicar que el texto propuesto es consistente con contratos de



concesión de última generación como los del Aeropuerto Internacional de Chinchero y el de Terminal Portuario General San Martín. En tal sentido, se emite opinión favorable respecto a este cambio.

b) **Modificar la clasificación de riesgo exigida a las instituciones financieras internacionales contempladas en el inciso (iv), de "no menor a 'A'" a "no menor a la clasificación de la deuda soberana peruana de largo plazo en moneda extranjera",** así como el tipo de entidad que podrá otorgar dicha clasificación de riesgo, de "entidad de reconocido prestigio aceptada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores – CONASEV" a "calificadora de riesgo internacional de reconocido prestigio";

91. Con respecto a la modificación del inciso (iv), el Concesionario señala que ésta "(...) tiene por objeto establecer factores objetivos para determinar cuándo una institución financiera internacional pueda ser considerada como Acreedor Permitido. Además debemos hacer énfasis en el hecho de que no obstante la nueva forma en la cual se puede calificar a una institución financiera internacional como Acreedor Permitido, no elimina la facultad del Concedente de aprobar a dicha entidad."

92. Al respecto, es necesario señalar que la modificación propuesta se condice con lo considerado en contratos y proyectos de contrato de concesión más recientes, en los que se considera la posibilidad que el Acreedor Permitido sea una institución financiera internacional que tenga una clasificación de riesgo otorgada por una clasificadora de riesgo internacional de reconocido prestigio, no menor a la clasificación de la deuda soberana peruana de largo plazo en moneda extranjera. En este contexto, la modificación propuesta corresponde a una actualización de las condiciones de mercado vigentes, por lo que se emite opinión favorable al respecto.

c) **Incluir en el inciso (vi) una excepción a la subordinación en el pago respecto de los créditos de los demás Acreedores Permitidos,** en caso que el socio del Concesionario que otorgará el Endeudamiento Garantizado Permitido sea una institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro;

93. Con respecto al inciso (vi), el Concesionario sostiene que, "(...) la finalidad de la disposición contractual es la protección de los intereses de los acreedores permitidos (...) y no algún interés o riesgo estatal, por lo que su modificación no atentaría contra ningún interés estatal. Además, debemos precisar que nuestra redacción sólo establece que la subordinación del crédito no sea aplicable a las entidades consideradas en el numeral (i) de la definición bajo análisis, respecto de las cuales el Estado no tiene dudas sobre su condición y seriedad." Asimismo, señala que, si la intención del Gobierno es facilitar el financiamiento de los proyectos prioritarios, la referida modificación no contraviene dicha intención.

94. De la misma manera, el Concedente señala que "la modificación busca se permita exceptuar de la subordinación de las acreencias a aquellos Acreedores Permitidos que, siendo socios de LAP, sean a su vez una institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano es miembro. Esto radica en que luego de revisar otros contratos de concesión suscritos por el Sector, se puede verificar que es común en los contratos de concesión se permita la participación de empresas vinculadas al concesionario como Acreedores Permitidos, estableciéndose en algunos casos limitaciones a dichas acreencias como sucede en el caso de LAP"

95. La propuesta de modificación pretende incluir la posibilidad que en caso el accionista sea una institución multilateral y, a la vez, acreedor permitido, éste ya no quedará subordinado en lo que respecta al pago a los demás acreedores permitidos.

96. Cabe señalar que el Contrato de Concesión, en los términos vigentes, sí permite que un organismo multilateral pueda ser, a la vez, accionista y acreedor permitido, sin embargo, no considera excepciones respecto a los accionistas de quienes sus acreencias están subordinadas a los demás acreedores permitidos. En otras palabras, actualmente, todo accionista, sea o no multilateral, que otorgue créditos al Concesionario, se encuentra subordinado en el pago a los demás acreedores permitidos.

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 una ventaja frente a los otros acreedores permitidos que no son accionistas, pudiendo ello crear un conflicto de intereses.

98. Por otro lado, de conformidad con la información de los EEEF financieros auditados del ejercicio 2015, se advierte que, a la fecha, el Concesionario tiene una deuda en bonos ascendente a USD 103 millones, respaldadas con garantías de la concesión.

99. Sobre el particular, es preciso indicar que 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.

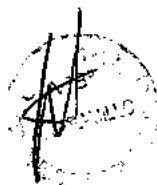
100. Finalmente, debe advertirse que de acuerdo con la vigente cláusula 24.7 del Contrato de Concesión, toda modificación contractual requiere la opinión de los acreedores permitidos en tanto se mantenga un Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado por el Concedente. En tal sentido, el Concedente 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.

d) Modificar el tipo de inversionistas institucionales contemplados en el inciso (vii), de "así considerados por las normas legales vigentes" a "constituidos en el Perú o en el extranjero";

101. Con respecto a la modificación del inciso (vii) el Concedente señala que:

"La modificación del literal (vii) reside en incorporar la posibilidad de autorizar como Acreedores Permitidos a inversionistas institucionales constituidos en el Perú o en el extranjero que adquieren directa o indirectamente cualquier tipo de instrumento de deuda emitido por el Concesionario mediante oferta privada o a través de un Patrimonio Fideicometido, Fondos de Inversión o Sociedad Titulizadora constituida en el Perú o en el Extranjero. Esta modificación propuesta permitirá que el Concesionario pueda emitir valores mobiliarios mediante oferta privada, o a través de un Patrimonio Fideicometido, Fondos de Inversión o Sociedad Titulizadora, tal como se establece en los últimos contratos de concesión, como es el caso del Aeropuerto de Chinchero y del proyecto Línea 2 del metro"

102. Adicionalmente, el Concedente manifiesta que "dejar de lado estas nuevas formas de financiamiento puede restringir la gestión del Concesionario en la búsqueda de financiar las obras de ampliación del AIJCH a través de inversionistas institucionales, ello no solo perjudicaría



las condiciones de deuda que puede adquirir el Concesionario sino también podría aumentar la exposición al riesgo de conseguir el cierre financiero ¹⁴ en los plazos esperados para el inicio de las obras de ampliación del AIJCH. Además, debe resaltarse que es una práctica común que los financistas no únicamente participen directamente en el préstamo, sino lo hagan también mediante un vehículo creado específicamente para tal fin como es un patrimonio fideicometido, fondo de inversión o sociedad titulizadora”.

103. Al respecto, se considera razonable la modificación propuesta por el Concedente, ya que le proporciona mayor flexibilidad en el diseño de la estrategia de financiamiento más eficiente para la Concesión. Asimismo, es necesario añadir que la modificación propuesta ha sido implementada en contratos de concesión más recientes como los del Aeropuerto Internacional de Chinchero y Terminal Portuario General San Martín, por lo que se emite opinión favorable en este extremo.

e) **Ampliar las fuentes de financiamiento posibles a través de los incisos (vii) y (viii),** así como permitir que, en estos casos, los futuros adquirentes de los valores mobiliarios o instrumentos de deudas estén representados por un fiduciario, representante de obligacionistas o equivalente.

104. Con respecto a la modificación de los incisos (vii) y (viii), y a la incorporación de los dos últimos párrafos en el numeral 1.1, el Concesionario sustenta su propuesta, principalmente, en lo siguiente:

“(…) de las actuales opciones de financiamiento que se vienen observando en el mercado financiero, resalta la modalidad de emisiones internacionales en el mercado de capitales, las cuales se canalizan mediante fideicomisos o instrumentos similares. Bajo esta modalidad, y tomando en cuenta las condiciones que el Contrato de Concesión exige para reconocer cuándo nos encontramos ante un Acreedor Permitido, dada la multiplicidad de personas que podrían adquirir dichos bonos o instrumentos de deuda, se hace necesario que se permita que un representante de obligacionistas en una emisión de bonos nacional o internacional o similar puedan ser considerados como Acreedor Permitido, en representación, por cuenta y beneficio de los titulares de los bonos.

En vista que la actual redacción del Contrato de Concesión no resulta apropiada para permitir la estructuración de los nuevos tipos de financiamiento que se presentan en el mercado de capitales, resulta necesario no solo permitir que este tipo de financiamientos sean canalizados a través de fideicomisos o sociedades titulizadoras, sino que además se incluya en la definición de Acreedor Permitido a los representantes de los obligacionistas o similares que participen de un financiamiento mediante la emisión de valores mobiliarios. La redacción que solicitamos permitirá aclarar que en caso el Concesionario adopte la decisión de realizar un financiamiento mediante la emisión de valores mobiliarios, la calidad de Acreedor Permitido recaerá sobre el representante de los obligacionistas o a su respectivo Agente de Garantías o Administrativo y no sobre los adquirentes de los correspondientes valores mobiliarios.”

[Subrayado y énfasis agregado]

105. En el caso de la propuesta de modificación del literal vii), se considera que ésta otorga flexibilidad en la estructuración del financiamiento, con lo cual podría optimizarse el costo de financiamiento de la concesión, dado que permitiría que los acreedores permitidos puedan ser

¹⁴ Entendido esto no como una obligación contractual, sino como parte de un proceso dentro de un Project Finance.

inversionistas institucionales constituidos en Perú o en el extranjero, precisando asimismo que podrán adquirir valores mobiliarios o instrumentos de deuda. Asimismo, la oferta de dichos valores mobiliarios o instrumentos de deuda pueden ser adquiridos mediante oferta pública o privada en el Perú o en el extranjero, por lo que se considera razonable. En ese sentido, se emite opinión favorable en este extremo.

106. En el caso de la propuesta de modificación del literal viii) se incorpora la adquisición de instrumentos de deuda como alternativa de inversión de cualquier persona natural o jurídica mediante oferta pública o privada, esta modificación se condice con lo analizado en vii), por lo que también se considera razonable y se emite opinión favorable al respecto.
107. Respecto a la incorporación del penúltimo párrafo, debe señalarse que, si bien el representante de los adquirentes de valores mobiliarios o instrumentos de deuda puede actuar como Acreedor Permitido, ello debería ser únicamente de forma temporal, tal como se encuentra estipulado en el Contrato de Concesión de Línea 2 y en la última versión del proyecto de Contrato de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4. En estos contratos se establece que, una vez concluida la emisión, deberá considerarse como acreedores permitidos a los adquirentes de los valores mobiliarios o instrumentos de deuda.
108. En tal sentido, no es razonable considerar que un representante y/o intermediario ejerza de forma permanente las funciones de un Acreedor Permitido, dado que éste es la persona (natural o jurídica) que finalmente financia la concesión, por lo que se recomienda modificar la redacción considerando que la condición de Acreedor Permitido es propia de los adquirentes de los valores mobiliarios o instrumentos de deuda, y puede ser asumida únicamente de forma temporal por sus representantes; siendo así, se emite opinión desfavorable sobre este extremo. Conforme a ello, se recomienda sustituir el penúltimo párrafo de la cláusula 1.1 por la siguiente redacción:

"Solo para el caso de la estructuración de operaciones contempladas en los literales vii) y viii), se deberá contemplar que el representante de los acreedores permitidos, que actúe en representación de las futuras personas naturales o jurídicas que adquirirán dichos valores o instrumentos, tenga temporalmente el calificativo de Acreedor Permitido e inicialmente será el encargado de presentar el ANEXO II. Dicho calificativo se extinguirá con la correspondiente colocación financiera y por tanto se procederá con el reemplazo del ANEXO II que será suscrito por los adquirentes del valor mobiliario o instrumento de deuda correspondiente, o por los representantes de los mismos según poderes emitidos por los adquirentes a favor de éstos, de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables. Cabe señalar que esta acción tiene naturaleza administrativa y no confiere a los representantes el calificativo de Acreedores Permitidos".

- f) **Agregar un último párrafo en la cláusula 1.1** que señala que, en caso de créditos sindicados, los Acreedores Permitidos podrán estar representados por un Agente Administrativo o Agente de Garantías.

109. Con respecto al último párrafo sobre la introducción de la definición de Agente de Garantías y Agente Administrativo, su inclusión se considera razonable, ya que otorga mayor flexibilidad en la selección de estrategia de financiamiento más eficiente. Asimismo, es necesario señalar que la modificación propuesta implica modernizar el contrato en relación a contratos de concesión más recientes como los antes mencionados; por lo que se emite opinión favorable al respecto.



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

110. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar la definición de Ingresos Brutos, contenida en el numeral 1.26 del Contrato de Concesión, en los siguientes términos:

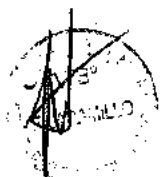
CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.26. "Ingresos Brutos" significará todo ingreso del Concesionario y las Filiales descontando el Impuesto General a las Ventas o el impuesto que lo sustituya, que afecta el valor agregado de sus operaciones de venta, prestación de servicios o contratos 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, so/va 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 o desembolsos provenientes de mutuos u otras modalidades de crédito, los depósitos, pagos o cobranzas que reciba o realice 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 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	Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los recursos <u>recibidos o</u> 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</u> depósitos, pagos o cobranzas que reciba o realice el Concesionario y/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 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

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE

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 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.

PROYECTO DE ADENDA N° 7

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 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



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
	Concesionario serán computados dentro de los Ingresos Brutos a efectos de calcular el monto de la Retribución; <u>y, (x) las provisiones contables por el reconocimiento de ingresos estimados, en la aplicación de la CINIIF 12 y normas contables similares respecto de los servicios de construcción de las mejoras efectuadas.</u> (...)

111. La modificación contractual propuesta busca redefinir el concepto de Ingresos Brutos, excluyendo de éstos los siguientes conceptos:

- En el inciso (i), los ingresos financieros, incluyendo los intereses producto de instrumentos financieros de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad, ganancia en cambio, ganancia por instrumento de cobertura, descuentos obtenidos por pronto pago, entre otros; así como las penalidades;
- En el inciso (vi), las indemnizaciones por daño, así como las penalidades derivadas de contratos de diseño, procura, ingeniería, construcción y similares;
- En el inciso (vii), los montos generados por la cesión; arrendamiento o explotación de bienes adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales, que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión y que estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto; y,
- Agregar el inciso (x), que excluye de los Ingresos Brutos a las provisiones contables por el reconocimiento de ingresos estimados, en la aplicación de la CINIIF 12 y normas contables similares respecto de los servicios de construcción de las mejoras efectuadas.

112. El Concedente sustenta la modificación contractual propuesta señalando en su Informe que: "los Ingresos Brutos respecto de los cuales se calculará la Retribución a pagar al Estado debe referirse únicamente sobre aquellos conceptos que se derivan del otorgamiento de una concesión y que resultan en la prestación de los servicios principales (entiéndase, servicios aeroportuarios) como también respecto de aquellos otros servicios que, objeto de la exclusividad otorgada al Concesionario por la explotación de los bienes de la concesión, representen una manifestación del Aprovechamiento Económico por la explotación de la Concesión."

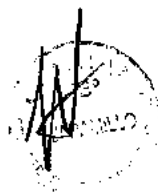
113. Asimismo, el Concedente señala que "El Contrato de Concesión fue otorgado al Concesionario bajo la modalidad de una concesión onerosa, es decir, bajo el compromiso de otorgar a favor del Estado una retribución del 46,511% sobre los ingresos brutos obtenidos como resultado del aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión y demás derechos ahí descritos, precisando que tendrá derecho a la prestación de servicios aeroportuarios y no aeroportuarios."

114. En ese orden de ideas, el Concedente precisa que los ingresos brutos respecto de los cuales se calculará la Retribución a pagar al Estado deben estar relacionados únicamente a aquellos

conceptos que se derivan del otorgamiento de una concesión, y que resultan de la prestación de servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.

b.1) Con respecto a la modificación del inciso (i): Ingresos financieros y penalidades

115. Con relación a los **ingresos financieros**, el Concedente señala en su informe de sustento que se trata de una precisión, toda vez que los ingresos financieros no formarían parte de los ingresos brutos del Concesionario por la prestación de servicios, objeto de la exclusividad otorgada al Concesionario, ni por la explotación de los bienes de la Concesión. Según el Concesionario, éste ha sido el entendimiento hasta la fecha por ambas Partes y por el Regulador.
116. En el caso de los ingresos financieros producto del **cobro de intereses**, el Concedente señala que *"estos representan un resarcimiento del gasto financiero incurrido por el crédito otorgado a los deudores, cuyo principal pagó la Retribución en el momento que se brindó el servicio y se registró la factura, haya sido cobrada o no por el Concesionario."* Según lo indicado por el Concedente, los ingresos derivados del cobro de intereses por parte del Concesionario se generan por retrasos en el cumplimiento de pago de facturas por parte de los deudores y no por la explotación de los bienes de la Concesión; sin embargo, a fin de contabilizar dichos ingresos por intereses, sean moratorios o compensatorios, LAP los incluye en su registro de ventas mediante notas de débito.
117. Al respecto, en opinión de OSITRAN, corresponde que los ingresos que reciba el Concesionario producto del cobro de intereses sean excluidos de la base de Ingresos Brutos afectos al pago de la Retribución al Estado, toda vez que estos no derivan directamente del aprovechamiento de los bienes de la Concesión, sino que se generan por incumplimientos contractuales de terceros que contratan con LAP, los cuales no resultan oponibles al Estado, el cual recibe el Pago por la Retribución de manera oportuna por parte de LAP.
118. Asimismo, tal como ha indicado el Concedente, dicho entendimiento es el que las Partes y el Regulador vienen aplicando para el cálculo de la base de los ingresos brutos, bajo el concepto de *"desembolsos recibidos por mutuos y otras modalidades de crédito"*, previsto en el numeral 1.26 del Contrato de Concesión, por lo que a través de dicha modificación se busca reconocer de manera expresa el criterio que se viene aplicando a efectos del cálculo de los ingresos brutos. En virtud a lo expuesto, se da opinión favorable a la propuesta de modificación.
119. Con relación a los ingresos por **diferencias de cambio**, el Concedente sustenta dicha exclusión de la definición de Ingresos Brutos prevista en el Contrato de Concesión, señalando que las ganancias cambiarias que puedan obtenerse durante un periodo pueden revertirse en el siguiente; por tanto, el objetivo financiero de que el Concesionario consigne las diferencias de cambio en su registro contable es neutralizar estos efectos (variación de cambio), y no que ello sea considerado como una fuente de ingresos afectos a la Retribución a favor del Estado. Asimismo, el Concedente señala que el riesgo de financiamiento es asumido por el Concesionario, por lo que este tiene la potestad de decidir cómo administrarlo; en tal sentido, de ser el caso que se incluyan las diferencias de cambio dentro de la base de Ingresos Brutos, esto implicaría que podría haber periodos en que dicha base se reduzca por un saldo negativo en la cuenta de ingresos financieros.
120. Al respecto, dentro de los ingresos que pueda tener una empresa se encuentran los ingresos por diferencias de cambio, los cuales son considerados ingresos no operacionales, por ser originados por el tratamiento contable por el registro de sus operaciones comerciales y consisten en ajustar el valor de los activos y pasivos en moneda nacional o extranjera,



dependiendo de la moneda que se utilice en la contabilidad, a una tasa de cambio oficial vigente al último día del mes o año en que se realiza el cierre.

121. Cabe señalar que estos ajustes por diferencias de cambio pueden generar ingresos en un periodo y pérdidas en el siguiente, dependiendo de las variaciones de cambio que registre la moneda extranjera. Por lo antes expuesto y dado que estos ingresos no forman parte del objeto de la concesión, resulta conveniente que los ingresos provenientes por diferencias de cambio que se originen por el tratamiento contable al registrar un activo o un pasivo no se consideren en la base para el cálculo de la Retribución al Estado, por lo que se da opinión favorable a la propuesta de modificación
122. De igual forma, el Concedente sustenta la exclusión de la definición de Ingresos Brutos de los ingresos derivados por **descuentos por pronto pago** señalando que *"En el caso de los descuentos por pronto pago se busca reducir el costo de un servicio, por tanto, hacer más eficiente la operación y está condicionado a que el mercado lo permita y a que haya un flujo de caja suficiente en la empresa."*
123. Al respecto, cabe indicar que el objetivo de los descuentos por pronto pago es incentivar a los clientes a que realicen el pago de sus deudas en un plazo menor al acordado, optimizando de esta manera los recursos disponibles del Concesionario. Por ejemplo, el pago de una factura por parte de LAP a un proveedor "X" vence en 90 días, sin embargo, el proveedor podría establecer como política otorgar descuentos por pronto pago del 10% en el supuesto que la factura sea cancelada antes de su vencimiento. En este caso, LAP, acogiéndose al descuento por pronto pago de su proveedor, se estaría ahorrando un 10% del valor de la factura, ahorro que contablemente sería incluido como un ingreso en su registro de ventas mediante la contabilización de una Nota de Crédito emitida por el proveedor que otorga el descuento.
124. En ese sentido, el registro contable de este ingreso no representa un ingreso efectivo para LAP por la prestación de servicios derivados de la explotación de la Concesión, sino que se deriva de la política de pagos de la empresa y la toma de decisiones de la misma de acuerdo a su capacidad de pago en su relación con terceros. Por lo tanto, se considera razonable la exclusión de los ingresos a favor de LAP provenientes por descuentos por pronto pago de los Ingresos Brutos, motivo por el cual se emite opinión favorable a la propuesta de modificación.
125. Con respecto al texto *"entre otros"* dentro del inciso (i), se considera que su inclusión dejaría abierta la posibilidad de excluir más conceptos de la definición de Ingresos Brutos, lo cual incidiría de manera directa en el monto que el Concesionario debe pagar por concepto de Retribución al Estado, sin que previamente hayan sido analizados a efectos de determinar si corresponde o no su exclusión. Por tanto, es necesario que todos aquellos conceptos que se pretenda excluir estén claramente definidos en el Contrato de Concesión, motivo por el cual se da opinión desfavorable a la propuesta de modificación.
126. Por último, es necesario mencionar que ni el Concesionario ni el Concedente han sustentado la exclusión de las "penalizaciones" de la definición de Ingresos Brutos, por lo que no es claro a qué tipo de penalidades se refiere, especialmente considerando que los temas incluidos en el inciso (i) son netamente financieros. Asimismo, tampoco se ha sustentado la exclusión del término "ganancias por instrumentos de cobertura", motivo por el cual, este Regulador no cuenta con el sustento necesario que le permita efectuar la evaluación respectiva, por lo que se emite opinión desfavorable.



b.2) Con respecto a la modificación del inciso (vi): Indemnizaciones por daño y penalidades derivadas de contratos con terceros

127. Las Partes coinciden en señalar que estos ingresos tienen por objeto resarcir el daño económico sufrido por el Concesionario debido a una mala gestión de sus clientes o proveedores, siendo su aplicación excepcional. Adicionalmente, manifiestan que en ningún caso se trata de un beneficio obtenido por la prestación de servicios, objeto de la exclusividad otorgada al Concesionario por la explotación de los bienes de la Concesión. Añaden que, en caso los ingresos por penalidades o indemnizaciones formen parte de los Ingresos Brutos, se estaría desvirtuando el objetivo de las mismas, que consiste en resarcir los daños ocasionados e incentivar a los clientes y proveedores al cumplimiento de sus obligaciones, dado que una parte de estos Ingresos estaría destinado al pago de la Retribución al Estado.

128. Al respecto, los ingresos generados por los conceptos mencionados (indemnizaciones por daños y penalidades derivadas de contratos con terceros) no están relacionados directamente al aprovechamiento económico de la infraestructura aeroportuaria, ya que se producen 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. Los importes recibidos por dichos conceptos sirven para cubrir los gastos que tenga que incurrir el Concesionario para reparar o sustituir un bien, o para reanudar la relación comercial en los contratos de diseño, procura y construcción; en ningún caso representarán beneficios económicos para el Concesionario. En tal sentido, los referidos ingresos deben excluirse de la base para el cálculo de la Retribución al Estado, por lo que se da opinión favorable a la propuesta de modificación.

b.3) Con respecto a la modificación del inciso (vii): montos generados por la cesión; arrendamiento o explotación de bienes del Concesionario

129. Acorde con el inciso (vii) del numeral 1.26 del Contrato de Concesión¹⁵, los Ingresos Brutos no incluyen "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 (...)".

130. La modificación propuesta a través de la presente Adenda busca eliminar la condición "ni estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto", con lo cual se excluiría de los Ingresos Brutos (y, por tanto, del pago de la Retribución):

- Los montos generados por la **cesión** de bienes adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales, que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión, aun cuando éstos estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el AIJCh; y,
- Los montos generados por el **arrendamiento o explotación** de bienes adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales, que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión, aun cuando éstos estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el AIJCh.

131. Sobre el particular, el Concedente indica en su Informe de sustento lo siguiente:

¹⁵ Introducido a través de la Adenda N° 6, suscrita el 8 de marzo de 2013.

"Con la precisión incluida en este numeral se busca **excluir del pago de la retribución la venta de activos que, no siendo bienes de la concesión, son propiedad de LAP y que no sean utilizados en la prestación de servicios aeroportuarios.** Sin embargo, debe eliminarse la parte tachada porque **erróneamente podría afirmarse que estos activos, aun cuando dejan de usarse en la prestación de servicios aeroportuarios, siguen relacionados con estos últimos** en el sentido que su existencia en la empresa tiene como origen la prestación de servicios aeroportuarios. (...)"

[Énfasis y subrayado agregado]

132. Asimismo, el Concedente señala que: "(...) **los activos que son dados de baja al término de su vida útil, son reemplazados por otros de forma que los servicios no se vean afectados. Por tanto, no debería haber ninguna limitación para que LAP pueda **disponer libremente de los activos dados de baja, dado que dichos activos -dados de baja- no guardan relación en ese momento con la prestación de servicios aeroportuarios.****"

133. Por su parte, el Concesionario alega en su informe que este tema fue sustentado en su pedido de modificación contractual presentado en el año 2006, habiéndose OSITRAN pronunciado al respecto. Así, el Concesionario indica lo siguiente:

"Sobre el particular, con el Informe N° 09-07-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Regulador consideró que **estos ingresos podrían ser exceptuados de los Ingresos Brutos siempre que no compitieran con los servicios que se prestan dentro del AIJCh. Por ello, si los ingresos no provienen de la explotación de los Bienes de la Concesión, no deberían ser objeto de una repartición de ingresos con el Concedente, dado que los mismos no se generan del hecho del otorgamiento mismo de la concesión en favor de LAP.**"

[Subrayado agregado]

134. Con respecto a los argumentos esgrimidos por el Concedente, en primer término, se advierte que su propuesta de eliminar la condición "**ni estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto**" tiene por finalidad **excluir de los Ingresos Brutos, únicamente los ingresos generados por la venta de 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 otros¹⁶.**

135. Sin embargo, la modificación propuesta tiene un mayor alcance, toda vez que excluiría no solo los montos generados por la cesión, sino también los generados por el **arrendamiento o explotación de bienes** adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales, que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión, **aun cuando éstos estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el AIJCh.**

136. En segundo término, con relación al pronunciamiento del Regulador a que hace alusión el Concesionario, es preciso indicar que, a través del Informe N° 09-07-GRE-GS-GAL-OSITRAN¹⁷, este Organismo Regulador señaló lo siguiente:

¹⁶ A modo de ejemplo, el Concesionario señala los casos de equipos o vehículos **dados de baja y que han sido reemplazados por otros nuevos** como los camiones de bomberos, camionetas, computadoras, entre otros.

¹⁷ Aprobado por Acuerdo de Consejo Directivo N° 932-235-07-CD-OSITRAN, de fecha 28 de febrero de 2007, mediante el cual se emitió Opinión Técnica respecto de la solicitud de modificación del Contrato de Concesión (Adenda N° 5), presentada por el Concesionario.

301. El cuarto extremo de la propuesta de modificación se refiere a la exclusión del concepto de ingresos brutos, de aquellos generados por la cesión, arrendamiento o explotación de áreas adquiridas u obtenidas por él y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión.

302. En relación a ello, LAP sostiene que el cambio propuesto "(...) está relacionado con la existencia de terrenos contiguos o cercanos al Aeropuerto de propiedad de terceros, lo cual hace que el Concesionario deba evaluar la posibilidad de adquirir o, en general de buscar los mecanismos contractuales apropiados que permitan eventualmente utilizar tales terrenos para el desarrollo de las actividades aeroportuarias que, a la fecha, no resulta posible dada la evidente limitación de áreas que enfrenta el Aeropuerto (...)"

303. En principio, estas Gerencias concuerdan en que la escasez de áreas para la expansión del AIJCH, generará la necesidad del Concesionario buscar alternativas que permitan ampliar la infraestructura y el espectro de los servicios que brinda el aeropuerto. Es necesario mencionar, sin embargo, que la solución propuesta podría reducir los ingresos que recibe el Concedente por concepto de Retribución.

304. Por ejemplo, en el caso que LAP adquiriera un terreno colindante al aeropuerto, y lo arriende a un tercero que construya un centro comercial que compita con el Perú Plaza, los actuales arrendatarios de este último tendrían los incentivos necesarios para trasladarse al primero (dado que no asumirían, como parte del alquiler, los costos de la retribución). Como consecuencia de ello, los ingresos que percibiría el Estado Peruano por concepto de retribución disminuirían.

305. En este contexto, se considera que los ingresos por cesión, arrendamiento o explotación de áreas adquiridas por el Concesionario, y que no formen parte integrante de los Bienes de la Concesión, podrán excluirse de los ingresos brutos, siempre y cuando estas áreas no sean utilizadas, ni por LAP ni por terceros, para brindar servicios que compitan con aquellos que se oferten o esté previsto ofertar dentro del recinto aeroportuario.

306. Por lo tanto, la opinión de OSITRAN respecto al cuarto extremo de la propuesta de modificación del Numeral 1.26 de la Cláusula Primera es en parte favorable."

137. Conforme se advierte, la modificación propuesta en dicha oportunidad estuvo referida a la cesión, arrendamiento o explotación de áreas adquiridas u obtenidas por el Concesionario y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión, frente a lo cual la opinión del Regulador fue favorable condicionado a que dichas áreas "no sean utilizadas, ni por LAP ni por terceros, para brindar servicios que compitan con aquellos que se oferten o esté previsto ofertar dentro del recinto aeroportuario".

138. Posteriormente, habida cuenta que la modificación propuesta no fue incorporada en la Adenda N° 5, suscrita el 25 de julio de 2011; se reiteró dicha propuesta en su solicitud de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión¹⁸.

139. Al respecto, a través del Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN¹⁹, este Organismo Regulador manifestó lo siguiente:

¹⁸ Presentada mediante la Carta N° LAP-GRE-C-2012-00426, recibida el 21 de noviembre de 2012.

¹⁹ Aprobado por Acuerdo de Consejo Directivo N° 1528-442-13-CD-OSITRAN, mediante el cual se emitió opinión a la Sexta Adenda al Contrato de Concesión

"256. En tercer lugar, en la redacción propuesta se eliminan de los Ingresos Brutos los pagos que el Concesionario reciba por la cesión y explotación de bienes adquiridos por el éste(sic) y que no son parte de la Concesión.

257. Sobre este punto, el Contrato de Concesión no prohíbe al Concesionario realizar otras actividades distintas de la prestación de servicios aeroportuarios en el AUCh. En la medida en que la cesión y explotación de bienes adquiridos por el Concesionario sea una actividad independiente de la prestación de servicios objeto del Contrato de Concesión, no habrá objeciones a esta modificación.

258. En conclusión, se puede dar una opinión favorable a la exclusión reciba [sic] por la cesión y explotación de bienes adquiridos por el Concesionario y que no son parte de la concesión y no estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el AUCh."

[Énfasis y subrayado agregado]

140. Cabe indicar, además, que en la referida solicitud de Adenda N° 6, el Concesionario incluyó también como parte de su propuesta la modificación del inciso (vi) de la definición de Ingresos Brutos en los siguientes términos:

"(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."

141. Conforme se advierte, la modificación propuesta en el marco de la Adenda N° 6, tuvo por finalidad excluir de los Ingresos Brutos, concretamente, los ingresos provenientes de la venta de bienes muebles del Concesionario que fueran sustituidos por nuevos bienes; tal como se propone en la Adenda N° 7, materia de análisis.

142. Al respecto, es preciso indicar que, a través del referido Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, este Organismo Regulador emitió opinión desfavorable sobre dicha exclusión, conforme se aprecia a continuación:

"253. En segundo lugar, en la redacción propuesta se eliminan de los Ingresos Brutos los pagos que el Concesionario reciba de la venta de bienes muebles.

254. Sobre este punto, debe señalarse que, desde el punto de vista financiero, la recuperación de inversiones en bienes muebles de cualquier empresa se realiza de dos maneras: con la venta de los servicios en cuya producción se emplean los bienes muebles y el valor de recuperación de los mismos. Si los ingresos derivados de la venta de servicios están, considerados como Ingresos Brutos del Concesionario, los ingresos derivados del valor de recuperación de los mismos también deberían estarlo.

255. En conclusión, emitimos opinión desfavorable a la exclusión de ingresos relacionados con la venta de bienes del Concesionario, si fueron adquiridos para prestar servicios cuyos ingresos son considerados Ingresos Brutos."

[Énfasis y subrayado agregado]



143. Como puede advertirse, los pronunciamientos de este Organismo Regulador respecto de este extremo de modificación contractual propuesto, tanto en la Adenda N° 5 como en la Adenda N° 6, han sido consistentes en el sentido que, para excluir los ingresos generados por la cesión, arrendamiento o explotación de los bienes del Concesionario de los Ingresos Brutos, éstos no deben ser utilizados para brindar servicios que compitan con aquellos que se oferten o esté previsto ofertar dentro del AIJCh, además de no estar relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el AIJCh.

144. Al respecto, la propuesta de modificación de la presente Adenda, remitida por el Concedente, tiene por finalidad se excluyan de la base de cálculo de los Ingresos Brutos afectos a la determinación de la Retribución al Estado, aquellos ingresos generados por la cesión, arrendamiento o explotación de bienes adquiridos por el Concesionario y que no forman parte de los Bienes de la Concesión, independientemente de si en algún momento estos fueron utilizados para la prestación de servicios aeroportuarios.

145. De acuerdo al sustento remitido por el Concedente, la propuesta de modificación de esta cláusula se basa en el hecho que, cuando el Concesionario decide dar de baja activos considerados como bienes propios, estos ya no guardan relación con la prestación de servicios aeroportuarios. Añade el Concedente que, cuando LAP decide dar de baja un bien mueble, lo hace por motivos de obsolescencia tecnológica, falta de respaldo técnico, análisis costo-beneficio, depreciación, entre otros. Por lo tanto, la venta de un bien mueble o equipo dado de baja por parte del Concesionario, el cual no se encuentra destinado a la prestación de servicios aeroportuarios de la Concesión, no debería estar afecta al pago de Retribución al Estado.

146. Adicionalmente, el Concedente señala que, cuando el Concesionario vende un activo dado de baja, obtiene un valor residual que no está relacionado con la recuperación de la inversión, sino está directamente relacionado con financiar la adquisición del activo de reemplazo, por lo que no exceptuarlo del pago de Retribución podría desincentivar el reemplazo de bienes por parte del Concesionario, cuando corresponda.

147. Al respecto, a efectos que este Regulador emita su opinión respecto de la propuesta de adenda mencionada, corresponde tomar en consideración lo dispuesto en el numeral 1.8 del Contrato de Concesión que define los "Bienes de la Concesión" y en el numeral 1.31 que define las "Mejoras", que se cita a continuación:

1.8 "Bienes de la Concesión" significarán los bienes, inicialmente identificados en el Anexo 2 del presente Contrato, las áreas descritas en el Anexo 11 del presente Contrato destinadas a la ampliación del Aeropuerto, cuyo Aprovechamiento Económico es entregado al Concesionario, así como las Mejoras que se efectúen durante la vigencia de la Concesión.

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.

(Subrayado agregado)

148. Adicionalmente, la cláusula 2.1 del Contrato de Concesión señala que el objeto del contrato es otorgar al Concesionario el aprovechamiento de los bienes de la Concesión, en virtud del cual será responsable de la operación del Aeropuerto, de la prestación de los Servicios Aeroportuarios, de la reparación, conservación y mantenimiento de los **Bienes de Concesión**, entre otros, durante el periodo de vigencia del Contrato de Concesión.

149. De las citadas cláusulas del Contrato de Concesión se desprende que los bienes de la Concesión abarcan, además de aquellos consignados en los Anexos 2 y 11 del Contrato de Concesión, las Mejoras que se efectúen durante la vigencia de la Concesión, las mismas que tiene por finalidad -entre otros- optimizar la calidad de los servicios aeroportuarios.

150. En tal sentido, todas aquellas mejoras (bienes muebles e inmuebles) que incidan en la prestación de los servicios aeroportuarios se encuentran dentro de la definición de Bienes de la Concesión y, por lo tanto, los ingresos que se generen por la cesión, arrendamiento o explotación de los mismos, forman parte de los Ingresos Brutos afectos al pago de Retribución al Estado.

151. Ahora bien, el MTC ha sustentado la propuesta de modificación con el fin de excluir de los Ingresos Brutos únicamente 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.

152. Al respecto, con el fin de que dicha cláusula refleje lo solicitado por el Concedente, se propone la siguiente precisión en el texto de la adenda: "*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*". A través de esta precisión, resulta factible que los ingresos que perciba el Concesionario por la cesión, arrendamiento o explotaciones de bienes que no estén siendo empleados en la prestación de servicios aeroportuarios (al haberse dado de baja, por ejemplo) puedan estar excluidos de los ingresos afectos al Pago de la Retribución al Estado.

153. En tal sentido, se da opinión desfavorable a la modificación propuesta, toda vez que se ha propuesto una alternativa distinta a la contemplada en el proyecto de adenda que responde al sustento alegado por el Concedente. Sin perjuicio de ello, dado que la propuesta de modificación podría afectar la base para el cálculo de la Retribución al Estado, corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas, en el marco de sus competencias, emitir su pronunciamiento.

b.4) Con respecto a la incorporación del inciso (x): provisiones contables por el reconocimiento de ingresos estimados, en la aplicación de la CINIIF 12 y normas contables similares respecto de los servicios de construcción de las mejoras efectuadas

154. El Concesionario sustenta en su informe la exclusión de estas provisiones contables de los Ingresos Brutos, indicando que son un tratamiento contable que no le generan ingresos, por lo que no deberían estar sujetos al pago de la Retribución. Específicamente, señala lo siguiente:

"(...) sin perjuicio de que el tratamiento contable de la IFRIC 12 pueda obligar a LAP a registrar un ingreso en virtud al valor razonable de la construcción, dicho registro de ingresos no implica que el Concesionario reciba efectivamente un flujo de caja, ni una garantía que dicho flujo se producirá, si no el reconocimiento de un derecho a poder

explotar los bienes de la concesión para prestar los servicios, objeto de la exclusividad otorgada vía el Contrato de Concesión. (...)
[Subrayado agregado]

155. Por su parte, el Concedente sustenta que la razón de esta precisión está de acuerdo a lo dispuesto por la CINIIF 12²⁰, en la cual se indica que el reconocimiento de ingresos durante la fase de construcción se realiza de acuerdo al contenido de la NIIF 15, reconociendo los ingresos por el valor razonable del servicio de construcción prestado en favor del Estado, lo cual no implica que el Concesionario reciba un activo financiero por parte del Concedente. Textualmente, señala lo siguiente:

"... debe señalarse que la razón de esta precisión es que de acuerdo con lo dispuesto por la CINIIF12, el reconocimiento de ingresos durante la fase de construcción se realiza de acuerdo a la NIIF15, reconociendo los ingresos por el valor razonable del servicio de construcción prestado a favor del Estado, es decir, por las mejoras efectuadas, mientras que durante la fase de explotación, el reconocimiento de ingresos se realiza en base al devengue de los servicios prestados a los usuarios, también en función de la NIIF15. Ese reconocimiento de ingresos durante la fase de construcción por aplicación de la NIIF15, no tiene como correlato un flujo de caja en favor del Concesionario ya que los flujos de caja se dan en la etapa de operación, a través de un servicio. Es un tratamiento meramente contable."

[Subrayado agregado]

156. Asimismo, el Concedente indica que la CINIIF12 es una norma contable aprobada por el Consejo Normativo de Contabilidad y vigente desde el 01 de enero de 2008, precisando que esta norma es aplicable a los Contratos de Concesión de Servicios Públicos.

157. Sobre el particular, cabe señalar que, en aplicación de la CINIIF 12, LAP presta servicios de construcción con arreglo a los términos del Contrato de Concesión a cambio de una contraprestación. Dicha contraprestación se reconoce contablemente a valor razonable del servicio, lo cual da lugar al reconocimiento de un activo intangible; es decir, como contraprestación por el servicio de construcción, LAP recibe el derecho a la explotación de la infraestructura objeto de la construcción o mejora, sin recibir realmente un ingreso por parte del Concedente, dado que es una concesión autosostenible. En tal sentido, dado que la provisión de ingresos derivados del servicio de construcción es un tratamiento netamente contable, no corresponde que se considere bajo el concepto de Ingresos Brutos sujetos al pago de la Retribución al Estado, por lo que se emite opinión favorable.

158. Finalmente, cabe señalar que, dado que la exclusión de los conceptos mencionados anteriormente podría afectar la base para el cálculo de la retribución al estado, corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas emitir su pronunciamiento.

c) Modificación del numeral 1.60 (definición de Valor Contable de las Mejoras)

159. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar la definición de Valor Contable de las Mejoras, contenida en el numeral 1.60 del Contrato de Concesión, en los siguientes términos:

²⁰ La CINIIF 12 "Acuerdos de Concesión de Servicios" es una Interpretación publicada por el Comité de Interpretaciones de las NIIF (antes IFRIC) que puede tener un impacto muy significativo en la preparación de la información financiera de cualquier sociedad que suscriba un acuerdo de concesión de servicios públicos.

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE

1.60. "Valor Contable de las Mejoras" significará la sumatorio 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 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.

PROYECTO DE ADENDA N° 7

1.60. "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 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.

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
<i>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 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.</i> <i>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."</i>	<i>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 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.</i> <i>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 <u>al procedimiento establecido y aprobado por el OSITRAN para estos efectos.</u></i>



160. Al respecto, debemos señalar que OSITRAN ejerce las funciones de regular, normar, supervisar, fiscalizar y resolver controversias, conforme a lo previsto en la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Ley N° 27332, en la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917 (Ley de Creación), y en el Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, teniendo también como misión fundamental regular el comportamiento de los mercados en los que actúen las Entidades Prestadoras²¹, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando de forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

161. En tal sentido, conforme al marco legal expuesto, OSITRAN es competente para ejercer sus funciones regulatoria, normativa, supervisora y fiscalizadora y de resolución de controversias y reclamos sobre los concesionarios que explotan infraestructura de alcance nacional de transportes de uso público, tal como la infraestructura aeroportuaria, resultando competente para supervisar y fiscalizar las inversiones que se realizan en el AIJCH.

162. Cabe indicar que las potestades de OSITRAN no se circunscriben únicamente a las Entidades Prestadoras, sino que abarcan a terceros que realicen actividades sujetas a su competencia. Al respecto, el artículo 21 del Reglamento General de OSITRAN, establece lo siguiente:

²¹ Entidades Prestadoras son aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público.

Handwritten signature

"Artículo 21.- Función Supervisora

El OSITRAN supervisa el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las Entidades Prestadoras y demás empresas o personas que realizan actividades sujetas a su competencia, procurando que éstas brinden servicios adecuados a los Usuarios.

Asimismo, el OSITRAN verifica el cumplimiento de cualquier mandato o Resolución que emita o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de dichas entidades o que son propias de las actividades supervisadas".

163. En este contexto, el numeral 1.60 referido al Valor Contable de las Mejoras, establece que, 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 Contrato de Concesión.
164. Por su parte, la cláusula 24.3 del Contrato de Concesión, referida a la supervisión de obras establece textualmente lo siguiente:

"24.3 Supervisión de Obras. A efectos de dar debido cumplimiento a lo estipulado en la cláusula 5.10 del presente Contrato, la construcción de las Mejoras será supervisada por OSITRAN, conforme a las facultades que le otorga la Ley 26917. Para la supervisión de la ejecución de las Mejoras a cargo del Concesionario, OSITRAN contará con el apoyo de una entidad privada especializada de reconocido prestigio, seleccionada por OSITRAN mediante licitación pública internacional. La entidad seleccionada deberá informar periódica y regularmente del avance de las obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información, así como al Concesionario. El Concesionario pagará a la entidad especializada, periódicamente al ser requerido, los gastos y honorarios que OSITRAN apruebe para la supervisión de la ejecución de las Mejoras. En todo caso, el costo de la supervisión, incluido el impuesto que se aplica al valor agregado en la transferencia de bienes o prestación de servicios, a ser asumido por el Concesionario, podrá ser aprobado por OSITRAN hasta por el cinco por ciento (5%) de la inversión necesaria para la construcción de las Mejoras, incluido el impuesto que se aplica al valor agregado en la transferencia de bienes o prestación de servicios o hasta por el porcentaje menor de dicha inversión que la entidad privada especializada haya ofrecido en la licitación pública internacional".

165. Cabe indicar que, conforme a lo establecido en el numeral 1.41 del Contrato de Concesión²², los operadores secundarios son aquellos que llevan a cabo las operaciones no principales del aeropuerto. Por su parte, el Anexo 3 del Contrato de Concesión que regula las operaciones que se llevan a cabo en el aeropuerto, establece que constituyen operaciones no principales, entre otras, las siguientes: aprovisionamiento de combustible para aeronaves, servicio de rampa, hangares.
166. Sobre el particular, la introducción de las inversiones ejecutadas por los operadores secundarios en el Valor Contable de las Mejoras fue realizada en el marco de la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión. Al respecto, este Organismo Regulador señaló en el Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, aprobado por Acuerdo de Consejo Directivo N° 1528-442-

²² 1.41 "Operador Secundario" significará el Operador u Operadores que llevan cabo las operaciones no principales del Aeropuerto.

13-CD-OSITRAN, a través del cual se emitió opinión sobre el proyecto de dicha adenda, lo siguiente:

"275. Podría opinarse favorablemente a que dichas inversiones se incluyan en el Valor Contable de las Mejoras, ya que forma parte del monto a ser compensado por parte del Estado por causas a él imputables. No obstante, la opinión se condiciona a que se implementen mecanismos de supervisión de la ejecución y monto de las inversiones similares a los mecanismos que el contrato contempla para las mejoras que realiza el Concesionario. De esta manera el Valor Contable de las Mejoras será una cifra en la que no existan cuestionamientos por las partes, llegado el caso en que tuviera que hacer uso de esta cláusula."

[Énfasis y subrayado agregado]

167. En atención a la referida opinión del Regulador, mediante la Adenda N° 6 se incluyó el último párrafo de la definición de Valor Contable a las Mejoras. Con relación a ello, a través del proyecto de Adenda N° 7, se busca que en la definición de Valor Contable se establezca que OSITRAN supervisará las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios a través de los procedimientos establecidos por este Organismo Regulador.
168. Lo expuesto permitirá que el marco contractual se ajuste al marco legal vigente, que como se ha explicado, dispone que corresponde a OSITRAN supervisar las inversiones realizadas (lo que incluye las Mejoras), tanto por el Concesionario como las ejecutadas por los operadores secundarios (terceros), para lo cual, en ejercicio de su facultad normativa, emite las disposiciones reglamentarias que considere pertinentes a efectos de llevar a cabo dicha supervisión de inversiones.
169. Por esta razón, en la propuesta de modificación se elimina de la definición de valor contable de las mejoras la referencia a la cláusula 24.3, disposición que es remplazada por el procedimiento que, en el marco de sus competencias, emita OSITRAN. En ese sentido, la modificación propuesta quedará redactada en los siguientes términos: *"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"*.
170. Así, el Concedente señala que la eliminación de la frase referida a la cláusula 24.3 tiene como finalidad conceder al Regulador mayor flexibilidad y discrecionalidad para el ejercicio de función supervisora, a fin de que pueda supervisar las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios a través de los procedimientos establecidos por este.
171. De esta forma, el MTC propone la modificación del último párrafo del presente numeral con el fin de mejorar la eficiencia y eficacia en el cumplimiento de la función supervisora del Regulador, en lo que respecta a la supervisión de inversiones en mejoras realizadas en el AIJCh por los operadores secundarios.
172. 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 Presentación, Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – (AIJCh), aprobado por el Consejo Directivo de OSITRAN mediante Resolución del Consejo Directivo de OSITRAN N° 034-2012-CD-OSITRAN.



- [illegible]

- 

178. Respecto de la modificación propuesta, a través de la cual se amplía el periodo de vigencia de la Concesión, de treinta (30) años, contemplado en el diseño original de la Concesión, a cuarenta (40) años contados a partir de la Fecha de Cierre, el MTC, en su Informe N° 1315-2016-MTC/25 señala lo siguiente:

179. El Acta de Acuerdo al que hace referencia el referido informe del MTC indica expresamente, entre otros aspectos, lo siguiente:

"I. ANTECEDENTES

(...)

- 5.- De conformidad con la Cláusula 5.8 del Contrato de Concesión, en caso el incumplimiento o demora de parte del Concesionario en la ejecución de una Mejora, originada por el incumplimiento de una obligación del Concedente directamente relacionada con la ejecución de dicha Mejora, o por causas no imputables al Concesionario y que este no hubiera podido ni prever ni evitar, no será considerado como incumplimiento hasta el momento en que el Concedente cumpla con su obligación o, de alguna otra manera, la satisfaga, o sean superables las causas que hayan impedido la ejecución de las Mejoras. En tales casos, se prorrogarán los plazos del Periodo Inicial o del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, según corresponda hasta recuperar el tiempo de la demora causada.

(...)

- 8.- Dentro del marco de lo señalado anteriormente, mediante Carta LAP-GRE-CE-2013-00468, del 19 de agosto de 2013, LAP notificó al Concedente su requerimiento de inicio del procedimiento de solución de controversias, en el marco de la Cláusula 17.1 del Contrato de Concesión por la demora en la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto, en aplicación de la Cláusula 5.8 del Contrato de Concesión.

- 9.- Atendiendo a la notificación de LAP, mediante N° Oficio N° 1445-2013-MTC/25, el MTC invitó a LAP a sostener la primera reunión de negociación directa sobre lo solicitado por LAP, realizando posteriormente otras reuniones sobre la misma materia, sin llegar a una solución durante la etapa de Trato Directo que permita superar la controversia planteada por LAP.

- 10.- Mediante Carta de Freshfields Bruckhaus Deringer US LLP dirigida al MTC, en representación de LAP, de fecha 24 de mayo de 2016, se informa que han sido designados por LAP para su patrocinio en el eventual proceso arbitral internacional que se llevaría a cabo ante el CIADI, como consecuencia de la demora en la entrega de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo establecido en el Contrato de Concesión y la correspondiente extensión del plazo.

- 11.- Con Oficio N° 4419-2016-MTC/25, de fecha 11 de noviembre de 2016, dirigida a la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), el MTC solicitó opinión respecto al alcance e interpretación del artículo 61.3 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.

- 12.- Mediante Oficio N° 326-2016-EF/68.01, de fecha 05 de diciembre de 2016, el MEF en respuesta al Oficio N° 4419-2016-MTC/25, señala el alcance e interpreta el artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 en el siguiente sentido: "que el mecanismo para ejecutar los actos contenidos en el contrato son las actas de acuerdo formalidad aplicable en el supuesto regulado en el numeral 61.3 (...) Por tanto conforme al marco normativo

vigente, en caso de incumplimiento del Estado, corresponde encausar el procedimiento con un acuerdo entre partes (acta) evitando someter a un proceso de modificación contractual que resulta gravoso al inversionista"

(...)

IV. MARCO CONTRACTUAL

5.8 Cláusula Penal.

(...)

El incumplimiento o demora de parte del Concesionario en la ejecución de una Mejora, originada por el incumplimiento de alguna obligación del Concedente directamente relacionada con la ejecución de dicha Mejora, o por causas no imputables al Concesionario y que éste no hubiera podido ni prever ni evitar, no será considerado como incumplimiento hasta el momento en que el Concedente cumpla con su obligación o, de alguna otra manera, la satisfaga, o sean superables las causas que hayan impedido la ejecución de las Mejoras. En tales casos, se prorrogarán los plazos del Periodo Inicial o del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, según corresponda hasta recuperar el tiempo de demora causada.

(...)

V. ACUERDO DE LAS PARTES

(...)

18.- Las Partes declaran que el acuerdo contenido en la presente Acta será suficiente para hacer exigible para ambas partes el plazo de Vigencia de la Concesión otorgado y para hacer valer frente a terceros los derechos otorgados al Concesionario en el Contrato de Concesión por el plazo adicional de la prorrogación acordada en la presente Acta; sin perjuicio de que en una posterior adenda se pueda incorporar el nuevo plazo de vigencia señalado en el numeral 16 de la presente Acta.

19.- Mediante Acta, 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 a fin de manera definitiva a la disputa pendiente entre las Partes concerniente a la demora incurrida hasta la fecha de suscripción de la presente 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 detallan en la presente Acta.

20.- La terminación de la disputa será total y definitiva: total por cuanto involucra todas las 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."

180. Como puede advertirse, el Acta Acuerdos identifica entre otros aspectos, lo siguiente:



- Con la opinión emitida por el MEF, a través del Oficio N° 326-2016-EF/68.01 del 05 de diciembre de 2016, se aclara el alcance e interpretación del artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 en el siguiente sentido: "(...) El mecanismo para ejecutar los actos contenidos en el contrato son las actas de acuerdo, formalidad aplicable en el supuesto regulado en el numeral 61.3 (...)".
- 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 del Acta.
- En aplicación del artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 y de conformidad con la Cláusula 5.8 del Contrato de Concesión, las Partes declaran su voluntad de prorrogar el plazo de la Vigencia de la Concesión por la demora en la entrega de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo establecido en la Cláusula 5.23 del Contrato de Concesión.

181. Sobre el particular, en sustento de la suscripción de dicha Acta Acuerdos, el MTC en su Informe N° 1315-2016-MTC/25 alude al Informe N° 1275-2016-MTC/25, el que a su vez sustenta la ampliación de la vigencia de la concesión propuesta en el proyecto de adenda. Como lo indica este último informe, el mismo fue emitido con el fin de motivar la firma 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"²³, la cual fue suscrita por las Partes el 20 de diciembre de 2016 y en la que de común acuerdo deciden ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por un período adicional de 10 años, invocando expresamente la aplicación de la Cláusula 5.8 del Contrato de Concesión que establece lo siguiente:

"Cláusula Penal. En el caso que el Concesionario no efectúe las Mejoras Obligatorias y/o las Mejoras Complementarias según lo previsto en las Cláusulas 5.6 y 5.7, además del derecho del Concedente de dar por terminada la Concesión de acuerdo con la Cláusula 15 del presente Contrato y los demás derechos del Concedente de acuerdo con el presente Contrato o las Leyes Aplicables, el Concesionario pagará al Concedente, por cada día de retraso en el cumplimiento o hasta la terminación de la Concesión en su caso, al ser requerido, la siguiente penalidad, durante los períodos señalados a continuación:

(...)

El incumplimiento o demora de parte del Concesionario en la ejecución de una Mejora, originada por el incumplimiento de alguna obligación del Concedente directamente relacionada con la ejecución de dicha Mejora, o por causas no imputables al Concesionario y que éste no hubiera podido ni prever ni evitar, no será considerado como incumplimiento hasta el momento en que el Concedente cumpla con su obligación o, de alguna otra manera, la satisfaga, o sean superables las causas que hayan impedido la ejecución de las Mejoras. En tales casos, se prorrogarán los plazos del Periodo Inicial o del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, según corresponda hasta recuperar el tiempo de demora causada.

²³ Al respecto, el numeral 19 del Acta de Trato Directo indica lo siguiente: "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 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 detallan en la presente Acta".

El Concesionario tan sólo será responsable de pagar la penalidad en los términos de esta Cláusula por un monto máximo igual al de la Garantía de Fiel Cumplimiento. Un monto superior dará lugar a la resolución del Contrato por parte del Concedente, de considerarlo conveniente."

182. En ese sentido, el Informe N° 1275-2016-MTC/25, que como se ha mencionado, fue emitido por el MTC a efectos de sustentar la ampliación de la vigencia de la concesión propuesta en el Acta de Acuerdo aludida (que a su vez se busca incluir en el proyecto de adenda) concluye lo siguiente:

- "1. La ampliación del plazo de la Vigencia de la Concesión, en aplicación de la cláusula 5.8 del Contrato de Concesión, es un mecanismo que ha sido originalmente establecido en el Contrato de Concesión y en ningún momento ha sido cuestionado o se ha pactado su eliminación, por lo que el Concesionario puede ejercerlo válidamente debido a que nunca ha renunciado a éste derecho.*
- 2. De acuerdo a la cláusula 5.23 del Contrato de Concesión, el Concedente tenía originalmente un plazo de cuatro (04) años contabilizados desde el 14 de febrero de 2001 para entregar la totalidad de terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto al Concesionario, esto era a más tardar el 15 de febrero de 2005, si bien este plazo originalmente pactado fue modificado producto de adendas al Contrato de Concesión, no se puede realizar una lectura sesgada del Contrato de Concesión interpretando que el plazo para entregar los terrenos al Concesionario corre desde el 31 de diciembre de 2015 (Adenda N° 6 al Contrato de Concesión – Última Adenda firmada al Contrato de Concesión), ya que el Contrato de Concesión debe ser interpretado en conjunto, esto es el contrato original y sus adendas.*
- 3. En aplicación del artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 corresponde la ampliación del plazo de la Vigencia de la Concesión según lo establecido en las condiciones, requisitos, formalidades y mecanismos pactados en el propio Contrato de Concesión.*
- 4. El Contrato de Concesión no establece ningún procedimiento, ni condición, ni requisitos, ni formalidades, ni mecanismos para la ampliación del plazo en aplicación de la cláusula penal. Sin embargo, el alcance e interpretación del artículo 61.3 del reglamento de Decreto Legislativo N° 1224 realizado por el MEF mediante Oficio N° 326-2016-EF/68.01 nos ayuda a establecer el mecanismo, el cual se formaliza mediante actas de acuerdo directos entre las Partes, en la medida que no se modifica el contenido del contrato sino se ejecuta los acuerdos contenido en éste.*
- 5. En atención a la evaluación debidamente motivada y desarrollada en el presente informe, el Concedente debe iniciar una negociación con el Concesionario con el objeto de proponer que el periodo de ampliación de la Vigencia de la Concesión sea de diez (10) años, sin perjuicio de la aplicación de la cláusula 5.8 y la disposición del Concesionario a aceptar dicha propuesta."*

183. De lo citado precedentemente y de los documentos remitidos por el MTC como parte del sustento de la Adenda, se advierte lo siguiente:



- i) Que, de manera previa a la suscripción del Acta de Acuerdos, en el marco de la Cláusula 17.1 del Contrato de Concesión, las Partes llevaron a cabo el Trato Directo, con la finalidad de buscar una alternativa de solución a la disputa pendiente relacionada a la demora incurrida por el Concedente en la entrega de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto, dentro del plazo establecido originalmente en el Contrato de Concesión.
- ii) Luego el MTC, ya estando inmerso en una negociación con LAP como consecuencia del Trato Directo que el Concesionario inició, consideró pertinente efectuar una consulta al MEF con el fin de que, en el marco de sus competencias como ente rector del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada²⁴, determine el alcance del artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, referido al plazo de vigencia de los contratos de concesión, el cual dispone que *"61.3 Cuando el incumplimiento de los plazos obedeciera a acción u omisión del Estado o eventos de fuerza mayor, la ampliación del plazo del contrato de Asociación Público Privada se amplía de acuerdo con las condiciones, requisitos, formalidades y mecanismos pactados en el respectivo contrato, no siendo aplicable lo dispuesto en el numeral precedente"*.
- iii) Al absolver la consulta el MEF concluyó que *"En caso el contrato establezca la facultad de las partes de ampliar el plazo del contrato, la formalización se realizará mediante acuerdos directos entre las Partes, en la medida que no se modifica el contenido del contrato, sino que se ejecuta los acuerdos contenidos en este. El mecanismo para ejecutar lo actos contenidos en el contrato son las actas de acuerdo, formalidad aplicable en el supuesto regulado en el numeral 61.3 en tanto el contrato habilite la ampliación en caso de retraso.*
Por tanto, conforme el marco normativo vigente, en caso de incumplimiento del Estado, corresponde encausar el procedimiento con un acuerdo entre las partes (acta) evitando someter a un proceso de modificación contractual que resulte gravoso al inversionista".
- iv) En virtud a la absolución de la consulta realizada por el MEF y en el marco de sus competencias, el Concedente de común acuerdo con el Concesionario decidieron suscribir el documento denominado *"Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo de Controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"*, en el cual acuerdan, en aplicación del artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 y de la Cláusula 5.8 del Contrato de Concesión, ampliar la Vigencia del Contrato de Concesión por diez (10) años adicionales al plazo establecido en la Cláusula 3.1 del Contrato de Concesión.

184. De lo expuesto, se ha corroborado que, de manera previa a la remisión del proyecto de la Adenda para opinión de OSITRAN, las Partes han acordado ampliar por un periodo de 10 años

24 "Artículo 5.- Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada (...)

5.2 El Ministerio de Economía y Finanzas establece la política de promoción de la inversión privada. La Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada del Ministerio de Economía y Finanzas es el ente rector del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, encargada de establecer los lineamientos de promoción y desarrollo de la inversión privada en Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos y emitir opinión vinculante exclusiva y excluyente sobre la interpretación y aplicación del Decreto Legislativo y sus disposiciones, en relación a los temas de su competencia, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.

la vigencia del Contrato de Concesión, derivado de una negociación generada como consecuencia del Trato Directo instaurado por las Partes, respecto del cual OSITRAN no tiene competencia para participar ni para emitir opinión, de conformidad con el marco normativo vigente, el cual establece que los tratos directos involucran únicamente a las Partes. 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:

(...)

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."

- 
185. Por lo tanto, tal como lo ha señalado el MTC en su informe de sustento, la propuesta de modificación de la cláusula 3.1 del Contrato remitida a través de la Adenda 7 tiene por finalidad materializar un acuerdo previamente cerrado y decidido por las Partes, del cual no corresponde que este Regulador participe ni opine, toda vez que como se ha explicado, ello no se encuentra dentro de su marco de competencia.

- 
186. En ese sentido, no corresponde que OSITRAN emita opinión respecto de dicha propuesta de modificación, toda vez que el contenido de esta 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. Así, 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.

- 
187. Lo expuesto se encuentra sustentado, además de la normativa citada previamente, en las cláusulas 17.1 y 17.2 del Contrato de Concesión, que establecen claramente que cualquier conflicto o controversia que surja entre las Partes en relación al cumplimiento o cualquier otro aspecto relacionado al Contrato, será negociado directamente entre estas. Asimismo,



en caso las Partes no puedan resolver el conflicto o controversia sobreviniente, dentro del período de negociación, dependiendo de la calificación de dicha controversia (técnica o no técnica), podrá ser dilucidada por un perito o a través de un arbitraje, según corresponda. Es decir, el Contrato es claro al establecer que las controversias derivadas del mismo solo pueden ser negociadas por las Partes, no siendo competencia de este Regulador intervenir ni participar de dicha negociación, por ser ajeno a la relación contractual.

188. Cabe indicar, además, que la negociación efectuada y acordada entre las Partes, se origina – tal como el MTC lo indica en su Informe de sustento del Acta de Acuerdo que amplía el plazo de la vigencia de la Concesión- debido al reconocimiento por parte del MTC del incumplimiento del plazo previsto en el Contrato de Concesión para la entrega de terrenos al Concesionario, a efectos que éste pueda efectuar las inversiones de ampliación del AIJCh, cuyos efectos han sido analizados y validados de manera exclusiva por el MTC, en el marco de sus competencias.
189. Por lo expuesto, no corresponde a OSITRAN emitir opinión sobre dicha cláusula, dado que 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, lo cual se encuentra fuera del marco de competencia de OSITRAN.

e) Modificación del numeral 3.2 (Prórroga de la Vigencia de la Concesión)

190. En concordancia con la modificación del numeral 3.1 del Contrato de Concesión, mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 3.2 de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
3.2. <u>Prórroga de la Vigencia de la Concesión.</u> El Concesionario, mediante aviso por escrito cursado al Concedente antes del inicio del año vigésimo 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.	3.2. <u>Prórroga de la Vigencia de la Concesión.</u> El Concesionario, mediante aviso por escrito cursado al Concedente <u>hasta</u> antes del inicio del año <u>vigésimo trigésimo</u> 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 <u>de treinta (30) años indicado en el numeral 3.1.</u>

191. El MTC, en su informe N° 1315-2016-MTC/25 señala lo siguiente

"6.37 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 21 de diciembre de 2016."

192. La modificación de la cláusula 3.2 del Contrato de Concesión es una adecuación a la modificación de la Vigencia de la Concesión contemplada en la cláusula 3.1, sobre la que, como se ha explicado en los párrafos precedentes, no le corresponde al Regulador emitir opinión al respecto, por cuanto dicha propuesta de modificación constituye la



materialización de la negociación y suscripción de un acuerdo previo y exclusivo que el MTC y el Concesionario realizaron como consecuencia del Trato Directo; el mismo que se encuentra fuera del marco de competencias de OSITRAN. En tal sentido, en este caso no corresponde a OSITRAN emitir opinión sobre la propuesta de modificación de la cláusula 3.2.

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

193. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
5.6.2.1. <i>Mejoras Obligatorias.</i> 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.	5.6.2.1. <i>Mejoras Obligatorias</i> 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 <u>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.</u> <u>El incumplimiento del plazo antes indicado por razones imputables directamente al Concesionario dará derecho al Concedente a la aplicación de 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</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
	<u>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 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</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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 contando, 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. 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.	<u>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 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 contando, 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 <u>Procedimiento de Entrega 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.

✓ **Del plazo de construcción de la segunda pista**

194. Sobre el particular, el Concedente sustenta la modificación de esta cláusula en la urgencia de construir de la segunda pista de aterrizaje en el corto plazo, debido a la saturación de la pista de aterrizaje actual, por las razones señaladas en el Informe N° 1315-2016-MTC/25, las cuales son:

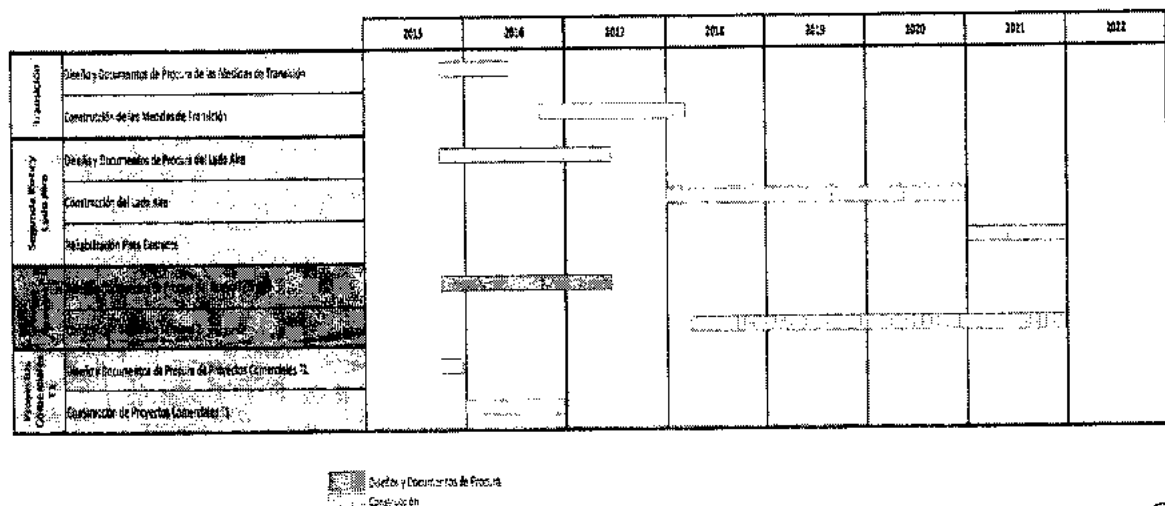
- (i) Inadecuada gestión de calles de rodaje y de tomas de estacionamiento en la plataforma;



- (ii) Operaciones de aeronaves de baja performance; y,
- (iii) Desempeño del sector ATC.

195. Cabe indicar que el diseño original del Contrato de Concesión previó un plazo de cinco (05) años, mientras que el proyecto de adenda reduce dicho plazo a cuatro (04) años, para que la segunda pista de aterrizaje se encuentre terminada y en operación, indicando además que dicho plazo se contará desde la liberación de las dos 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.
196. Con esta modificación, el MTC propone una alternativa concreta para hacer frente a la falta de infraestructura que se registra en el Aeropuerto actualmente, atendiendo específicamente el problema de la saturación actual de la pista de aterrizaje.
197. De la misma manera, la propuesta de modificación establece plazos para revisión y aprobación de los Documentos Técnicos a nivel de diseño conceptual para la Segunda Pista, que presentará el Concesionario como parte del proyecto de ampliación del AICh, ello sin perjuicio de la opinión previa que le corresponda emitir a OSITRAN, en el marco de sus competencias.
198. Al respecto, cabe señalar que los plazos propuestos para la construcción de la segunda pista resultan ser razonables, por cuanto, constructivamente es factible su ejecución, aspecto que se refleja en el cronograma presentado por el Concesionario (Carta LAP-GSI-2015-0070), en donde se plantea la construcción de la pista en 3 años, más aproximadamente 1 año para la ejecución de los estudios respectivos, tal como se detalla en cronograma adjunto.

Cronograma y Plan de Trabajo del Proyecto de Ampliación del AICh



199. Además, con la propuesta de adenda se elimina el impedimento de entregar la totalidad de los terrenos debidamente saneados, pues a la suscripción de ésta el Concesionario recibiría los terrenos, estando condicionado el inicio de la construcción de la pista a la liberación de dos interferencias (Túnel Gambetta y Gaseoducto operado por Calidda).
200. Cabe señalar que la liberación de dichas interferencias se encuentran en el siguiente estado de avance:

- (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.

201. De lo expuesto, considerando que los plazos propuestos para la construcción de la segunda pista resultan razonables, la opinión del Regulador es favorable.

✓ **De los documentos técnicos a nivel de diseño conceptual**

202. Al respecto, la propuesta de modificación señala textualmente lo siguiente:

"... 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 construcción y puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje comprenderá los plazos indicados en el presente párrafo..."

203. Como se advierte, en la propuesta se establecen plazos para la revisión y aprobación de los documentos técnicos a nivel de diseño conceptual para la segunda pista que forma parte de la ampliación del AICh. Al respecto, como cuestión previa al análisis de los aspectos introducidos por la propuesta de modificación, debemos explicar lo que significa el diseño conceptual de la Ampliación del AICh.

204. Al respecto, el numeral 1.29 del Anexo 14 – Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo (Etapas de Desarrollo) necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad.

205. Dicho numeral contempla una serie de etapas en las que se desarrolla cada Proyecto a ejecutarse en el AICh, denominadas "Etapas de Desarrollo", las cuales son evaluadas por OSITRAN y aprobadas por parte la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, DGAC), en el marco de sus competencias²⁵. Cabe indicar que el Contrato de Concesión no establece plazos máximos de revisión ni de aprobación.

²⁵ La Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261, en sus artículos 8° y 9° establecen lo siguiente:

"Artículo 8.- De la autoridad competente

8.1 El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es la única Autoridad Aeronáutica Civil.



206. Por su parte, en la "Etapa de Desarrollo 3" el Contrato de Concesión dispone que el Concesionario debe presentar el Diseño Esquemático del Proyecto a ejecutar, denominado también "Diseño Conceptual", dado que es en esta etapa en la que se define la totalidad del diseño conceptual del proyecto que se ejecutará, (por ejemplo, se cuenta con planos y demás componentes que permiten la contratación del ejecutor de la obra).
207. Cabe señalar que es una práctica común del Concesionario la contratación de un constructor para la ejecución de inversiones basándose en las condiciones técnicas previstas en el Plan Maestro/Diseño Conceptual (en función de la demanda), con lo cual LAP tiene incentivos para contratar al constructor que realice el Diseño Final y la Obra al menor costo posible, dado que es una concesión autosostenible.
208. Así, a través de la incorporación del citado párrafo, se pretende lo siguiente: i) establecer plazos específicos de revisión para OSITRAN, así como de aprobación para la DGAC, lo que evitará atrasos o dilaciones en la revisión, evaluación y aprobación de los documentos técnicos por parte de las Entidades Públicas aludidas; ii) precisar que los documentos que presente el Concesionario en la Etapa 3 constituyen documentos técnicos a nivel de diseño conceptual.
209. Al respecto, se advierte que ambas precisiones resultan adecuadas toda vez que se evita la dilación de plazos durante el procedimiento de diseño, además de ajustarse a las etapas previstas en el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, motivo por el cual la opinión del Regulador es favorable.



✓ De la suspensión de plazos para la construcción de segunda pista

210. Al respecto, la propuesta de modificación señala textualmente lo siguiente:



8.2 La Autoridad Aeronáutica Civil es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil como dependencia especializada del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con autonomía técnica, administrativa y financiera necesaria para el cumplimiento de las funciones que le señalan la presente Ley y su reglamentación.

(...).

Artículo 9.- De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil
La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

(...).

i) Construir, mejorar y rehabilitar aeródromos públicos".

Por su parte, el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, el cual establece en sus artículos 6º y 44º, 47 y 51 lo siguiente:

"Artículo 6.- La Autoridad de la Aeronáutica Civil corresponde al MTC quien la ejerce a través de la DGAC, entidad encargada de establecer, aplicar y ejecutar las normas que regulan la actividad aeronáutica civil, supervisando y controlando en todos los casos su efectivo cumplimiento.

(...).

Artículo 44.- La construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y cualquier modificación de los aeródromos, requiere de autorización previa de la DGAC...".

Artículo 47.- La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene las funciones específicas siguientes:

"(...).

1) Conducir y/o supervisar los estudios para la construcción, mejoramiento, ampliación y rehabilitación de aeropuertos y/o aeródromos, en el ámbito de su competencia".

Artículo 51.- La Dirección de Regulación y Promoción es la unidad orgánica responsable de formular proyectos de normas, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con las actividades de transporte aéreo e infraestructura aeroportuaria. Promueve el desarrollo de la aviación civil en el Perú. Propone políticas de ingreso al mercado aerocomercial. Tiene las funciones específicas siguientes:

i) Proponer la aprobación de los estudios necesarios para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria así como realizar la supervisión general de los estudios de construcción, mejoramiento y rehabilitación de esta infraestructura. Asimismo, recomendar la apertura o clausura de aeropuertos y/o aeródromos públicos y privados a nivel nacional (...)"



"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".

211. Al respecto, el Concedente señala:

"... La modificación incorpora una garantía al Concesionario por revisar los terrenos con estas dos interferencias en caso el Concedente no cumpla con finalizar la liberación de estas, dentro del plazo máximo del 30 de junio de 2017 (cláusulas 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del Contrato de Concesión), para esto se ha contemplado el derecho del Concesionario de suspender el plazo para la construcción de la segunda pista de aterrizaje, por un periodo equivalente al de la demora ocasionada por el Concedente. Esto brinda el equilibrio adecuado a la nueva obligación del Concesionario de ejecutar la construcción de la segunda pista de aterrizaje dentro de un plazo de cuatro (04) años contados desde el 01 de julio de 2017 y por haber aceptado la modificación de recibir la totalidad de terrenos con estas interferencias cuando el contrato de Concesión señalaba que el concedente debía entregar los terrenos al concesionario debidamente saneado..."



212. Sobre el particular, debemos indicar que al quedar automáticamente suspendido el inicio de plazo de la construcción de la pista, por un tiempo equivalente al de la demora, se evita cualquier tipo de reclamación por parte del Concesionario en caso se dé el incumplimiento de liberar las interferencias por parte del Estado Peruano en el plazo previsto para ello. En ese sentido, el riesgo de demora del Estado ha sido mitigado mediante la suspensión automática del plazo de ejecución de obra que tiene el Concesionario, motivo por el cual emite opinión favorable a la modificación propuesta.



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.

✓ **De las penalidades**

214. Al respecto, la propuesta de modificatoria señala textualmente lo siguiente:

"... El incumplimiento del plazo antes indicado por razones imputables directamente al Concesionario dará derecho al Concedente a la aplicación de 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..."

215. Sobre el particular, el Concedente señala lo siguiente:



"6.47 Producto de esta modificación se está consignando que en caso el Concesionario incumpla el plazo de cuatro (04) años para la construcción de la segunda pista de aterrizaje, esto dará derecho al Concedente a la aplicación de las penalidades previstas en el cláusula 5.8.2 del Contrato de Concesión, que desarrolla las penalidades aplicables al Concesionario en el Periodo Remanente de la Vigencia de la Concesión. Asimismo, 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 adecuación se fundamenta en que el Concesionario está asumiendo un riesgo más alto reduciendo el plazo de construcción de la segunda pista de aterrizaje y para que el contrato mantenga su equilibrio debía de señalarse específicamente que la caducidad por este incumplimiento se ejecuta vencido el quinto año."

216. Las cláusulas 5.8 y 5.8.2 del Contrato de Concesión vigente establecen lo siguiente:



"5.8. Cláusula Penal. En el caso que el Concesionario no efectue las Mejoras Obligatorias y/o las Mejoras Complementarias según lo previsto en las Cláusulas 5.6 y 5.7, además del derecho del Concedente de dar por terminada la Concesión de acuerdo con la Cláusula 15 del presente Contrato y los demás derechos del Concedente de acuerdo con el presente Contrato o las Leyes Aplicables, el Concesionario pagará al Concedente, por cada día de retraso en el cumplimiento o hasta la terminación de la Concesión en su caso, al ser requerido, la siguiente penalidad, durante los periodos señalados a continuación:

(..)

5.8.2 Período Remanente de la Vigencia de la Concesión: 100% del monto que se requiera para efectuar las Mejoras no llevadas a cabo, dividido entre el número de días calendario del Período Remanente de Vigencia de la Concesión.

(...)"

217. De conformidad con el marco contractual vigente, si el Concesionario incumple la ejecución de las Mejoras (como es el caso de la segunda pista) en el plazo previsto para ello, se generan dos efectos: i) se le aplica una penalidad equivalente al 100% del monto que se requiera para efectuar las Mejoras no llevadas a cabo, dividido entre el número de días calendario del Período Remanente de Vigencia de la Concesión; ii) se genera el derecho del MTC de dar por terminada la Concesión, en los términos previstos en el Contrato.



218. A través de la presente adenda se busca que, en lo que corresponde a la segunda pista, el derecho del Concedente a declarar la caducidad recién se invoque 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 dicha Mejora (que como se ha indicado es de 4 años). A efectos de sustentar esta modificación, 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. Al respecto, 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 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.

✓ **Del inicio de operaciones de la segunda pista de aterrizaje**

222. Al respecto, la propuesta de modificación señala textualmente lo siguiente:

"... 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 segunda pista por un tiempo equivalente al de la demora..."

223. De lo expuesto, se advierte que la modificación propuesta tiene por finalidad asegurar que, una vez culminada la ejecución de la segunda pista de aterrizaje por parte del Concesionario, CORPAC se encuentre en capacidad de brindar los equipos y sistemas de aeronavegación previstos en el numeral v) del acápite 2.1.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, además de brindar la capacitación a los controladores para su operación. Tales obligaciones deberán ser realizadas por CORPAC en un plazo máximo de seis (6) meses previos al inicio de operaciones por el Concesionario. De producirse el incumplimiento de cualquiera de esas obligaciones, se generará la suspensión del plazo con el que cuenta el Concesionario para la puesta en operación de la segunda pista.

224. Sobre esta modificación, el Concedente señala que:

"Finalmente, era necesario que se brinde predictibilidad al Concesionario respecto de la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje una vez que se termine la

construcción; en ese sentido, considerando que la segunda pista de aterrizaje a parte de los equipos y sistemas de aeronavegación, a cargo del Concesionario, necesita de capacitación y/o formación de controladores de tránsito aéreo, a cargo de CORPAC S.A., con la presente propuesta de modificación se está incorporando la obligación del Concedente, para que a través de CORPAC S.A., implemente oportunamente la capacitación y/o formación de los controladores necesarios para la segunda pista de aterrizaje, brindando las garantías al Concesionario respecto a la puesta en funcionamiento de la segunda pista de aterrizaje una vez este termine la construcción de la misma. Esta obligación del Concedente responde al compromiso que adquiere el Concesionario para terminar esta Mejora Obligatoria en un plazo de cuatro (04) años, ya que la inversión y la ejecución del Concesionario debe tener las garantías para que la infraestructura pueda estar al servicio de los usuarios dentro de los plazos convenidos."

225. Cabe indicar que CORPAC S.A. es el responsable prestar los servicios de aeronavegación en el AICh, los cuales son supervisados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, tal como ha sido previsto en el numeral 1.53 del contrato de Concesión, que define los Servicios de Aeronavegación en los siguientes términos:

"Servicios de Aeronavegación": significarán aquellos servicios que permiten que las operaciones aéreas se realicen con seguridad, regularidad y eficiencia, incluyendo los servicios de tránsito aéreo radioayudas, ayudas visuales, comunicaciones, meteorología e información aeronáutica y/o aquellos que determine la Dirección General de Aeronáutica Civil o quien la sustituya."

226. En ese marco contractual y considerando que, de acuerdo a lo señalado por el Concedente, CORPAC, en el ámbito de sus competencias, ha manifestado su conformidad respecto al plazo propuesto en el proyecto de adenda para el cumplimiento de las obligaciones establecidas a su cargo, a través del Oficio N° MTC/CORPAC S.A.GCA.1108.2016/02; se emite opinión favorable respecto del proyecto de modificación analizado.

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

227. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar los numerales 5.7 y 5.7.1 del Contrato de Concesión, referido a las Mejoras de los bienes inmuebles de la Concesión, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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	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. Las Mejoras Eventuales se llevarán a cabo de acuerdo con el volumen de tráfico y otras

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE

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 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 culminada su construcción o 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.

PROYECTO DE ADENDA N° 7

~~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 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, de ser ello legalmente posible, de conformidad con las normas registrales, a nombre del Concedente o de quien éste designe, dentro del plazo de tres (3) meses de culminada su construcción o ejecución dentro del plazo de seis (6) meses desde que el OSITRAN emite la aprobación de la Etapa de Desarrollo 8 - 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. 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. En el caso de las mejoras efectuadas por los Operadores Secundarios o terceros, deberán mantener una cuenta de activos intangibles en su contabilidad.

El Concedente se compromete a suscribir todos los documentos necesarios a fin de perfeccionar la

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
	<u>transferencia de propiedad a su favor, y obtener los registros e inscripciones registrales que correspondan.</u>

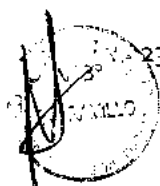
228. La propuesta de modificación del numeral 5.7 tiene por finalidad lo siguiente:

- Eliminar del primer párrafo la frase "sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula 5.23"²⁶.
- Eliminar del segundo párrafo la frase "y otras consideraciones establecidas en el Anexo 19".

229. Respecto del primer punto, cabe indicar que si bien, la cláusula 5.23 regula el plazo máximo de entrega de los terrenos destinados a la ampliación del AIJCh (31 de diciembre de 2015), así como la posibilidad de realizar entregas parciales, de suscribirse la presente adenda, tales supuestos estarían superados, toda vez que mediante la misma se entregan todos los terrenos pendientes por parte del MTC al Concesionario. En tal sentido, resulta favorable la propuesta de modificación.



230. Respecto del segundo punto, cabe señalar que el anexo 19 contiene los criterios para la planificación y ejecución de las Mejoras Eventuales, dentro de las cuales se encuentra el Terminal de Pasajeros con un nivel de servicio IATA B, el mismo que ha quedado desfasado, motivo por el cual, como se explicará más adelante, a través de la presente adenda también se propone su eliminación del Contrato de Concesión. En virtud de lo expuesto, se emite opinión favorable respecto de dicha modificación.



231. De otro lado, la propuesta de modificación del numeral 5.7.1 señala:

"Las Mejoras referidas a bienes inmuebles, deberán estar inscritas, en el Registro de la Propiedad Inmueble respectivo, de ser ello legalmente posible, de conformidad con las normas registrales, a nombre del Concedente o de quien éste designe, dentro del plazo de tres (3) meses de culminada su construcción o ejecución dentro del plazo de seis (6) meses desde que el OSITRAN emite la aprobación de la Etapa de Desarrollo 8 – 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



²⁶ "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. 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.

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 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".



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. 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 Nº 27156. En el caso de las mejoras efectuadas por los Operadores Secundarios o terceros, deberán mantener una cuenta de activos intangibles en su contabilidad.

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".

232. La propuesta de modificación señalada tiene por finalidad modificar el plazo para la inscripción de las Mejoras que ejecute el Concesionario en el AIJCh, proponiéndose lo siguiente:

- i. Que el plazo que tiene el Concesionario para la inscripción de Mejoras sea de 6 meses (y no de 3 como se establece actualmente); y,
- ii. Que dicho plazo se contabilice a partir de la aprobación por parte de OSITRAN de la Etapa de Desarrollo 8 – Conclusión formal del proyecto de construcción, salvo demora o retraso de la administración pública.
- iii. Que el Concedente autoriza 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.

233. De acuerdo a lo indicado por el MTC, a través de estas modificaciones se busca solucionar la problemática existente respecto de los plazos establecidos para inscripción de las Mejoras en la Superintendencia Nacional de Registros Públicos, cuya obligación se mantiene a cargo del Concesionario. Asimismo, se prevé la colaboración que debe prestar el MTC para que el Concesionario cumpla con dicha obligación.

234. Cabe indicar que la etapa de Desarrollo 8 se activa una vez que el Concesionario culmine la obra y cuente con las memorias descriptivas y planos conforme a obra, la liquidación técnica y económica de la obra, entre otros. Dichos documentos son presentados por el Concesionario al Regulador, para su aprobación, luego de lo cual el Concesionario la presenta al MTC para su respectiva inscripción registral.

235. Sobre el particular, si bien el MTC alega que la ampliación de los plazos para la inscripción de las referidas mejoras por parte del Concesionario tiene sustento en la normativa vigente, no ha procedido a identificar ni sustentar la misma, sino que únicamente se ha limitado a indicar lo siguiente: "De esta manera, no se está eliminando la obligación del Concesionario de inscribir, cuando corresponda, los bienes que conforman la concesión, puesto que únicamente se establecen adecuaciones conforme a la normativa vigente".

236. Si bien el MTC no ha justificado la ampliación de plazos para la inscripción de las mejoras por parte del Concesionario, este Regulador infiere que ello se deriva de la experiencia obtenida por las Partes durante la ejecución de las mejoras del Período Inicial (Fase 1 y 2) del AIJCh, por lo que se emite opinión favorable respecto a la ampliación de este plazo adicional para la inscripción de las mejoras.

237. Por otro lado, el último párrafo de la propuesta de modificación del numeral 5.7.1 señala:

"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. En el caso de las mejoras efectuadas por los Operadores Secundarios o terceros, deberán mantener una cuenta de activos intangibles en su contabilidad".

238. La propuesta de modificación tiene por finalidad que toda mejora efectuada por Operadores Secundarios o terceros, se mantengan en contabilidad del Concesionario en una Cuenta de Activos Intangibles.
239. Sobre el particular, al igual que respecto de la modificación precedente, el MTC no ha procedido a sustentar los motivos de esta modificación, sino que únicamente se ha limitado a reproducir el tenor de la modificación, indicando lo siguiente: *"se precisa que las Mejoras efectuadas por los Operadores Secundarios o terceros, deberán mantener una cuenta de activos intangibles en su contabilidad"*.
240. No obstante ello, si bien el MTC no ha sustentado la propuesta de mantener una cuenta de activos intangibles para las inversiones de operadores secundarios o terceros, es importante señalar que, esta cuenta permitirá conocer el monto total invertido en el Aeropuerto y por lo tanto, el valor total de las inversiones realizadas tanto por el Concesionario como por los operadores secundarios y terceros, por lo que, se emite opinión favorable.

h) Modificación del numeral 5.23

241. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 5.23 del Contrato de Concesión, que regula la ampliación del AUCh, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
5.23. <u>De la ampliación del Aeropuerto.</u> 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. <u>De la ampliación del Aeropuerto.</u> 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 <u>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,</u> vencido el referido plazo, el Concesionario podrá ejercer el derecho contemplado en la Cláusula 15.5 c) del presente Contrato.



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
<i>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.</i> <i>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.</i> <i>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 a la ejecución de las mismas y en todo caso antes del término del octavo año de Vigencia de la Concesión.</i> <i>A efectos de cumplir con lo dispuesto en el presente numeral, el Concedente se encuentra facultado a redistribuir¹¹ 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.</i>	<i>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.</i> <i>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.</i> <i>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 a la ejecución de las mismas y en todo caso antes del término del octavo año de Vigencia de la Concesión.</i> <i>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.</i>

242. La propuesta de modificación toma en cuenta la eliminación de los párrafos relacionados a:



- (i) El plazo máximo para la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCh.
- (ii) La cláusula 15.5 c) sobre caducidad que se encontraba relacionado a 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.

243. El Concedente propone eliminar en la presente cláusula el párrafo que establece el plazo máximo para la entrega de terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto, la causal de caducidad relacionada con entrega de terrenos, así como lo referido a entrega parciales de dichos terrenos.

244. Al respecto, dado que una vez que se proceda con la suscripción de la Adenda N° 7, el Concedente cumplirá con entregar la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto, de acuerdo al nuevo Anexo 11 del Contrato de Concesión, las referidas disposiciones devienen en inaplicables toda vez que han quedado desfasados.

245. De otro lado, se prevé que la totalidad del área de la concesión será destinada a la ejecución de mejoras, salvo que el MTC acredite técnicamente y con la conformidad de OSITRAN que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las mejoras previstas en el Plan Maestro. Al respecto, es competencia exclusiva del MTC la liberación de los terrenos (incluidas las interferencias), motivo por el cual de producirse este supuesto, corresponderá 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 (que equivale a requerir su opinión favorable), en el marco de sus competencias. En ese sentido, se requiere que se modifique dicho extremo de la cláusula, precisándose que OSITRAN emitirá "opinión técnica". En virtud a lo expuesto, la opinión del Regulador es favorable, sujeta a la precisión explicada en el numeral precedente.

i) **Modificación del literal c) del numeral 15.5**

246. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el literal c) del numeral 15.5 del Contrato de Concesión, que regula uno de los casos en los que el Concesionario podrá invocar la terminación de la Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
15.5. <u>Terminación de la Concesión por el Concesionario.</u> 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; (...)	15.5 <u>Terminación de la Concesión por el Concesionario.</u> En caso que el Concedente: (...) c) <u>No entregue todas las áreas a que hace referencia el Anexo 11 del presente Contrato, como máximo, el 31 de diciembre de 2015. 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>

247. La propuesta de modificación del presente numeral establece:

- (i) Eliminar la frase de *"no entrega de todas las áreas a que hace referencia el Anexo 11 del Contrato, como máximo, el 31 de diciembre"*.
- (ii) Incorporar como causal de terminación de la Concesión que el Concedente no cumpla con su obligación de liberar las dos interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 (Túnel Av. Gambetta y Gaseoducto de Calidda), en los plazos establecidos para ello (30 de junio de 2017).

Respecto del Primer Punto

248. El Concedente señala que el literal c) de la cláusula 15.5 establece la causal de caducidad de la Concesión, en caso el MTC no cumpla con entregar todas las áreas destinadas para la ampliación del Aeropuerto en el plazo establecido en la Adenda 6, lo que resultaría inaplicable a la suscripción de la Adenda N°7.

249. En ese sentido, por cuanto en la presente modificación propone que a la suscripción la Adenda N° 7 el Concedente cumplirá con entregar la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto, de acuerdo al nuevo Anexo 11 del Contrato de Concesión, este Regulador considera que la eliminación de la frase *"no entrega de todas las áreas a que hace referencia el Anexo 11 del Contrato, como máximo, el 31 de diciembre"* resulta procedente.

Respecto del Segundo Punto

250. La modificación de la cláusula 5.6.2.1.a) propone que el Concedente entregue los terrenos necesarios para la construcción de la Segunda Pista de Aterrizaje con 2 interferencias, las mismas que deberán ser liberadas en un plazo máximo que vence el 30 de junio de 2017, lo cual condiciona el inicio de la ejecución de las obras. Al respecto, cabe indicar, tal y como se ha detallado en el presente informe, que el MTC ha informado que técnicamente las interferencias se encuentran en el siguiente estado de avance:

- **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.
- **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 de 2017.

251. Por ello, debido a que la nueva causal de caducidad incorporada en esta propuesta de adenda, se encuentra relacionada con la obligación del Concedente de liberar las referidas interferencias dentro del plazo máximo señalado, se evidencia que la incorporación de la nueva causal de caducidad es consistente con lo propuesto en la cláusula 5.6.2.1 del proyecto de Adenda 7; por tanto, la opinión del Regulador es favorable respecto de la incorporación de dicha causal de caducidad.

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

252. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 18.1 del Contrato de Concesión, que regula el procedimiento de aprobación de la Auditoría Ambiental y el Estudio de Impacto Ambiental, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
18.1. Auditoría Ambiental y Estudio del Impacto Ambiental: (...) 18.1.2 (...) (...) 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.	18.1. Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental [...] 18.1.2 [...] [...] 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. <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 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>

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE

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 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

PROYECTO DE ADENDA N° 7

~~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 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, remediación y/o disposición 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, remediación y/o disposición y ~~mitigación del daño ambiental~~ a su cargo, el Concesionario a solicitud del Concedente realizará dichas actividades y descontará de la Retribución

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE

correspondiente a tal efecto, previa aprobación del OSITRAN.

PROYECTO DE ADENDA N° 7

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 incurridos por todas las actividades realizadas.
- b. 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.
- c. 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.
- d. 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.
- e. 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 situación al Concedente y al OSITRAN. Los costos controvertidos serán objeto de una



7K

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
	<u>controversia técnica conforme a los términos y condiciones recogidas en cláusula 17 del presente Contrato de Concesión.</u>

253. La modificación contractual propuesta por el Concedente respecto del numeral 18.1 tiene por finalidad lo siguiente:

- Establecer los plazos que tendrá el Concedente para emitir su pronunciamiento respecto a la auditoría ambiental y los plazos que dispondrá el Concesionario para absolver cualquier observación efectuada sobre la misma.
- Definir 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 indicado en el acápite anterior no exista pronunciamiento final del Concedente respecto a la auditoría ambiental.
- Precisar el listado de actividades que deben ejecutar las partes, incluyendo actividades de remediación y/o disposición y eliminando las actividades de mantenimiento y mitigación del daño ambiental.
- Incorporar un procedimiento referido a los costos involucrados por las actividades desarrolladas de limpieza, remediación y/o disposición, las cuales serán por cuenta y costo del Concedente, con cargo al pago por la Retribución al Estado por parte de LAP, sin requerir la aprobación previa del Regulador.

254. Respecto a la modificación propuesta, el Concedente señala que la misma tiene por efecto adaptar y/o actualizar las reglas respecto a cómo identificar, tramitar, ejecutar y pagar/compensar las actividades de limpieza, remediación y/o disposición que resulten de la Auditoría Ambiental.

255. Asimismo, el Concedente indica que los procedimientos introducidos tienen por finalidad brindar claridad a las acciones de las Partes desde la identificación misma de los pasivos ambientales hasta la posterior cuantificación, disposición y/o remediación de los mismos.

256. Adicionalmente, el Concedente sustenta la inclusión de plazos dentro del procedimiento para las actividades de limpieza, remediación y/o disposición, señalando que "se cree conveniente precisar que los descuentos de la retribución deban ser realizados siempre que, previamente, el Concedente tenga un plazo prudencial para aprobar los costos que presente el Concesionario, los cuales deben ser debidamente sustentados por LAP". De esta manera, se genera un proceso adecuado que permitirá, en un plazo breve, i) remediar, limpiar o disponer del pasivo ambiental que genera un impacto negativo, y ii) otorgar la posibilidad al Concesionario de ver compensadas las actividades realizadas, las cuales no eran de su cargo y responsabilidad.

257. Por otro lado, el Concedente señala que con esta modificación, se busca que la autoridad competente en temas de auditoría ambiental, cuente con un plazo para revisar y verificar si los gastos realizados por el Concesionario están correctos, precisando que 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.

✓ **Respecto a la inclusión de plazos en el proceso de aprobación de la Auditoría Ambiental**

258. Respecto a la inclusión de plazos en el proceso de aprobación de la Auditoría Ambiental, en opinión del Regulador, esta propuesta de modificación resulta conveniente en la medida que permite establecer los plazos de entrega de documentos por parte del Concesionario, plazo para la emisión de pronunciamientos por parte del MTC, así como otros procedimientos que permitan generar predictibilidad y celeridad en el trámite de la auditoría ambiental. En este extremo, la opinión del Regulador es favorable respecto a la modificación propuesta.

✓ **Respecto de las actividades de remediación y/o disposición**

259. Asimismo, en el penúltimo párrafo del numeral 18.1.2, se hace una precisión al listado de actividades que deben ejecutar las partes, incluyéndose actividades de **remediación y/o disposición** y eliminándose las actividades de **mantenimiento y mitigación del daño ambiental**.

260. Sin embargo, a efectos que exista correlación con el texto de la cláusula modificada, es necesario que se precise que dichas actividades se encuentran relacionadas con los Pasivos Ambientales²⁷ identificados producto de la Auditoría Ambiental. Para ello se propone el siguiente texto:

"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."

✓ **Respecto a la eliminación de la frase "previa aprobación del OSITRAN"**

261. Respecto a la eliminación de la frase "previa aprobación del OSITRAN", cabe precisar que la revisión y aprobación de la información sustentatoria de los costos incurridos por todas las actividades realizadas vinculadas a las actividades de limpieza, remediación y/o disposición, están a cargo del Concedente y de la autoridad ambiental competente en la materia, de conformidad con la normativa vigente²⁸.

262. Sobre el particular, resulta razonable desvincular la aprobación del Regulador en este aspecto, toda vez que, OSITRAN no participa en el proceso de aprobación de los costos que incurra el Concesionario en la ejecución de las actividades de limpieza, remediación y/o disposición, sino que solo interviene en el procedimiento de reconocimiento de los costos incurridos por el Concesionario mediante descuento en el pago de la Retribución al Estado. En este extremo, la opinión del Regulador es favorable respecto a la modificación propuesta.

²⁷ El numeral 7.0 de la Actualización del Estudio de Impacto Ambiental, la Auditoría Ambiental consiste en la revisión exhaustiva del área para evaluar los pasivos ambientales – daño ambiental o impacto no mitigado – pre existente en la zona concesionada del aeropuerto.

²⁸ Aprobación de la culminación del proceso de transferencia de funciones del subsector de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones –MTC al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles –SENACE - Resolución Ministerial N° 160-2015-MINAM.

✓ **Respecto al procedimiento para la aprobación y retribución de los costos involucrados por las actividades de limpieza, remediación y/o disposición ejecutadas**

263. Respecto a la propuesta del Concedente de incorporar un procedimiento para la retribución de los costos involucrados por las actividades de limpieza, remediación y/o disposición ejecutadas por el Concesionario por cuenta y costo del MTC, es preciso señalar que la cláusula 18.1²⁹ vigente, no establece plazos para que el Concedente apruebe dichos costos, a efectos que LAP proceda a descontarlos del pago de la Retribución al Estado.
264. En tal sentido, el texto vigente, limita de alguna manera el accionar del Concesionario respecto a la ejecución de las actividades en materia medio-ambiental que son responsabilidad del Concedente, toda vez que, al no existir un plazo para la aprobación de la documentación sustentatoria de los costos incurridos en dichas actividades, el trámite para la aprobación y el pago puede tardar años, retrasando la recuperación de los costos incurridos por el Concesionario.
265. Respecto a los plazos y condiciones establecidos dentro del procedimiento incluido en la propuesta de modificación, se advierte que el Concedente contará con un plazo de 45 días calendario contados desde la fecha de presentación de la información sustentatoria, para aprobar los costos incurridos por LAP; vencido dicho plazo, en caso el Concedente no emita una respuesta, se entenderán aprobados todos los costos presentados por el Concesionario y se procederá automáticamente al descuento del mismo respecto de la Retribución al Estado.
266. Tal como se encuentra redactada dicha propuesta, existe el riesgo de reconocer costos al Concesionario que probablemente sean controvertidos en caso el MTC no se pronuncie en el plazo aludido, por lo que, se recomienda al Concedente que evalúe si los plazos establecidos para la emisión de su pronunciamiento son los adecuados a efectos que su actuación sea oportuna.
267. Asimismo, en opinión del Regulador, se deberá estipular en el proyecto de Adenda que en el supuesto antes señalado, los costos autorizados automáticamente, sin aprobación previa del MTC, estarán sujetos a un control posterior por parte del mismo, es decir, una vez el MTC apruebe los costos incurridos en las actividades ejecutadas por LAP fuera del plazo estipulado, se realizará una verificación respecto a la variación entre los costos propuestos por LAP y los costos aprobados por el MTC.
268. Adicionalmente, se deberá establecer un mecanismo de compensación en caso exista alguna variación, asegurando de esta manera que el Concesionario tenga los incentivos necesarios para realizar las actividades en materia medio ambiental que son responsabilidad del Concedente y se brinda certeza para que el Concedente reconozca los costos efectivamente incurridos por LAP.

²⁹ 18.1. Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental
(...)

En el supuesto que el Concedente no contare 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."

(...)



269. En virtud a lo expuesto, la opinión del Regulador es favorable en parte respecto a la modificación propuesta.

k) **Modificación del numeral 20.2.1 (Seguros)**

270. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 20.2.1 del Contrato de Concesión, que regula las coberturas que debe tener el seguro que debe contratar el Concesionario, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
20.2.1. Un seguro que cubra el costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. La contratación de las pólizas pertinentes deberá adecuarse a la naturaleza de cada bien. Las coberturas serán cuando menos las siguientes: daños parciales o totales por agua, terremoto, incendio, explosión, guerra, terrorismo, vandalismo, conmoción civil, robo, hurto y apropiación ilícita.	20.2.1. Un seguro que cubra el costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. La contratación de las pólizas pertinentes deberá adecuarse a la naturaleza de cada bien. Las coberturas serán cuando menos las siguientes: daños parciales o totales por agua, terremoto, incendio, explosión, guerra , terrorismo, vandalismo, conmoción civil, robo, hurto y apropiación ilícita.

271. La solicitud de modificación del Concesionario, que el Concedente hace suya en todos sus extremos, propone eliminar la cobertura por guerra de los seguros de responsabilidad y propiedad que debe mantener el Concesionario en cumplimiento del Contrato de Concesión.

272. Al respecto, el Concedente señala que, tal como lo solicitó durante en el proceso de suscripción de la Adenda N° 06 al Contrato de Concesión, la eliminación de la cobertura por eventos de guerra se sustenta en dos aspectos:

- (i) La baja probabilidad de ocurrencia de un evento futuro de guerra; y,
- (ii) Porque en otros países e, incluso en otros contratos de concesión suscritos por el Sector (por ejemplo, Muelle Sur y Aeropuertos Regionales), no se ha considerado esta cobertura.

273. Adicionalmente, a efectos de sustentar la propuesta en la presente adenda, el Concedente sostiene lo siguiente:

- i) Contratar un seguro con cobertura de guerra, en el contexto actual que difiere del que se tenía al inicio de la Concesión, no es una decisión razonable puesto que se estarían disponiendo de recursos para proteger eventos de baja probabilidad, los cuales podrían utilizarse en otros aspectos que podrían ser más importantes para la Concesión.
- ii) "Considerando un criterio de realidad o probabilidad", se hace evidente que contratar la cobertura por una situación de guerra solo encarece injustificada e ineficientemente los costos financieros en los que debe incurrir el Concesionario.
- iii) Una de las características de las pólizas de guerra es que se cancelan automáticamente en caso uno de los siguientes países participe en el conflicto:

Inglaterra, USA, Rusia, Francia y China; así como en caso se utilicen armas nucleares. sin embargo, la Ley de Seguros peruana exige que las cancelaciones tengan un preaviso de 30 días, en tal sentido, las referidas pólizas no siguen los lineamientos de la ley de seguros peruana.

274. Respecto a lo señalado por el Concedente, es oportuno recordar que el Regulador, en el marco del proceso de suscripción de la Adenda N°6, mediante Informe N° 003-2013-GS-GRE-GAL-OSITRAN de fecha 28 de enero de 2013, se pronunció de manera desfavorable respecto a la propuesta de modificación presentada por el Concesionario en relación a la eliminación de la cobertura por guerra de la póliza de seguros de Responsabilidad y de Propiedad, señalando lo siguiente:

"323. La cobertura fijada en la póliza de seguro está asociada al concepto de riesgo, el mismo que fue asumido por LAP cuando se adjudicó la buena pro de la Concesión. Tal como es señalado por Sapag y Sapag (2000), el riesgo se presenta cuando existe más de un resultado posible y existe una probabilidad para cada resultado que es conocida o se puede estimar. En este sentido, lo señalado por LAP tiene que ver con la probabilidad de ocurrencia de un evento y no con la no existencia del evento, es decir, si la probabilidad de ocurrencia es baja, entonces la prima de seguro a ser cobrada será menor que cuando existe una probabilidad de ocurrencia alta. En este sentido, la solicitud presentada por LAP de no considerar un evento probable no se ajusta al objetivo de las pólizas de seguro que busca tener cobertura (protección) sobre un riesgo futuro."

275. Al respecto, consideramos que la baja probabilidad de ocurrencia de un evento por guerra no es argumento suficiente para justificar que el riesgo quede descubierto. Bajo el mismo argumento - de poca probabilidad de ocurrencia - podría solicitarse, igualmente, la exclusión de los riesgos de terrorismo, conmoción civil y vandalismo, establecidos en el mismo numeral de la cláusula 20.2.1 del Contrato de Concesión.

276. Los seguros, al igual que cualquier otro servicio, son prestados de acuerdo con las necesidades del mercado, es decir, en función a la demanda, por cuanto la percepción de un riesgo varía desde la perspectiva de cada usuario. Desde este punto de vista, haberse establecido explícitamente en el contrato de concesión la cobertura del riesgo de guerra, demuestra que el Estado lo consideró necesario para la adecuada protección de los bienes de la concesión durante toda su vigencia, independientemente de las razones que motivaron su inclusión o de la probabilidad de su ocurrencia, lo cual fue de pleno conocimiento de LAP.

277. Finalmente, bajo el argumento del Concedente, dado que el riesgo de guerra se ha reducido, resulta evidente que el costo de la póliza que cobertura tal riesgo ha disminuido, situación que no solo no sustenta la modificación propuesta, sino que por el contrario evidencia la posibilidad de una reducción de costos financieros. En ese sentido, la modificación planteada no tiene sustento técnico en materia aseguradora.

278. Con relación a lo alegado por el Concedente, respecto a que en otros contratos no se ha requerido dicho seguro, corresponde indicar que, sin perjuicio de que cada concesión es autónoma y responde a diseños particulares, es importante señalar que dicha póliza sí ha sido requerida en contratos de concesión suscritos en los últimos años, como es el caso del Contrato de Metro de Lima - Línea 1 y Metro de Lima y Callao - Línea 2, los mismos que al igual que la Concesión del AICh involucran inversiones de gran envergadura.



279. En este contexto, y considerando como ejemplo otros aeropuertos de la región³⁰, en el supuesto negado que el Concedente decida aceptar la eliminación de la cobertura de guerra de la póliza de responsabilidad y propiedad, este deberá evaluar la forma más óptima para reasignar o mitigar el riesgo de la contratación de dicha póliza, toda vez que el Contrato de Concesión contempló desde su diseño dicha cobertura la misma que ha sido prevista durante la vigencia de la Concesión.
280. Por lo antes expuesto, este Organismo Regulador mantiene la posición adoptada en el año 2013 en el marco de la Sexta Adenda al Contrato de Concesión, es decir, emite opinión desfavorable a la propuesta de modificación, toda vez que la solicitud presentada por LAP de no considerar un evento probable no se ajusta al objetivo de las pólizas de seguro que busca tener cobertura (protección) sobre un riesgo futuro, el mismo que ha sido previsto durante toda la vigencia de la Concesión.

1) Modificación del numeral 24.7 (Modificaciones)

281. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el primer y segundo párrafo del numeral 24.7 del Contrato de Concesión, que regula el procedimiento de modificación contractual, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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.	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 <u>y comunicación previa a</u> 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, <u>dada la naturaleza autosostenible de la Concesión, la comunicación previa a</u> 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

³⁰ En Colombia, los aeropuertos cuentan con cobertura por guerra. En los contratos suscritos en el 2006 - 2008, el riesgo es asumido por el Concedente; sin embargo, en los contratos suscritos en el 2015, el riesgo es asumido por el Concesionario.

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
(...)	financiero de las prestaciones a cargo de las Partes. (...)

282. Sobre el particular, el Concedente señala que la modificación de la cláusula 24.7 "propone sustituir la obligación del Concesionario de presentar una opinión técnica de los acreedores permitidos, en tanto se mantenga cualquier endeudamiento garantizado permitido aprobado integralmente por el Concedente, respecto de la modificación contractual propuesta, por una comunicación previa a los acreedores permitidos respecto de los cambios presentados en un procedimiento de modificación contractual".
283. Sobre ello, es importante indicar que el procedimiento de modificación contractual previsto en el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento no prevé que se requiera para tal fin la opinión de los Acreedores Permitidos. En tal sentido, la propuesta de Adenda en tanto plantea modificar dicha opinión por una comunicación previa a los Acreedores Permitidos, no contraviene el marco legal vigente.
284. De otro lado, la eliminación del artículo 33° del Reglamento del TUO obedece a que esta norma no se encuentra vigente, lo cual es aceptable. Sin perjuicio de ello, debe dejarse indicado claramente en el texto de la adenda que toda modificación contractual debe realizarse de conformidad con el marco normativo vigente.
285. En ese sentido, se emite opinión favorable respecto de las modificaciones propuestas a la cláusula 24.7.

m) Inclusión del numeral 24.14 (Contratos con Terceros)

286. A fin de regular qué ocurrirá con los Contratos suscritos con terceros en un supuesto de caducidad anticipada, mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean introducir en la cláusula 24 del Contrato de Concesión (Miscelánea), el numeral 24.14 en los siguientes términos:

"24.14. Contratos con terceros. 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 Contrato de Concesión. Asimismo, cualquier penalidad, indemnización, compensación u otros en general establecidos en estos contratos no serán oponibles al Concedente."

287. Sobre la inclusión de esta cláusula, el Concedente en su informe de sustento señala que "lo que se pretende (...), es otorgarle al inversionista la seguridad de que a pesar que el Concesionario pierda la Concesión, sus contratos con terceros serán respetados en el tiempo de su duración, y así puedan recuperar su inversión. No incluir este párrafo afecta severamente los incentivos para que un tercero invierta en los terrenos de la Concesión, por consiguiente, es necesario darle predictibilidad respecto de su permanencia necesaria para la recuperación de la inversión".



288. Asimismo, el MTC indica que "la estabilidad en el plazo que acuerden el Concesionario con los terceros (independientemente si el Concesionario se mantiene o no hasta dicha fecha como concesionario del Aeropuerto) no puede, ni debe, generar ninguna contingencia de carácter económico en el Concedente. De esta manera, todas las condiciones técnicas y económicas que se estipulen en los contratos que suscriban los terceros con el Concesionario no pueden establecer condiciones que implique algún tipo de responsabilidad o asunción de riesgos al Estado. Lo único que el Concedente reconocerá es la permanencia de este tercero hasta el plazo de vigencia de la Concesión".

289. Al respecto, se advierte que no obstante el Concesionario, como consecuencia de la adenda, puede llegar a suscribir contratos con terceros para el desarrollo de infraestructura o instalaciones y que estos contratos no se verán afectados por caducidad anticipada de la concesión, se deja establecido en la propuesta de cláusula bajo análisis que cualquier penalidad, indemnización, compensación u otros en general establecidos en estos contratos, no serán oponibles al Concedente. En ese sentido, independientemente si el Concesionario se mantiene o no como Concesionario del Aeropuerto, los Contratos suscritos por éste con terceros, no podrán bajo ninguna circunstancia generar contingencias económicas al Estado, lo cual consideramos adecuado y por tanto se emite opinión favorable respecto a la inclusión de la cláusula 24.14.

n) Modificación del numeral 5 de las Condiciones Generales y el numeral 2.1 del Anexo 5

290. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 5 de las Condiciones Generales del Anexo 5 del Contrato de Concesión, así como el numeral 2.1 del Régimen de Tarifas y precios aplicables contenido en el mismo Anexo, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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 aprobación de las bases, 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. Régimen de tarifas y precios aplicables (...) 2.1. Locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas prestados directamente por el Concesionario.	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, a la aprobación de las bases, 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. Régimen de tarifas y precios aplicables (...) 2.1. Locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas prestados directamente por el Concesionario.

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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. 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	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> <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 regulan 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.



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7.
ingresos totales percibidos por el Concesionario.	

291. La propuesta de modificación pretende eliminar el mecanismo de subasta como herramienta para asignar las áreas señaladas en el numeral 2.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, entre las que se encuentran Hangares y Salones VIP, así como precisar que la infraestructura considerada como **Facilidad Esencial** en el marco del REMA, se asignará de acuerdo a lo estipulado en la referida norma.
292. El Concesionario sustenta la propuesta de modificación en el hecho de que LAP pueda hacer ejercicio pleno de la gestión comercial de los locales y/o servicios comerciales a ser prestados dentro del Aeropuerto, sin supeditar dicha actividad a un mecanismo en particular (la subasta) ni a fiscalización por parte del OSITRAN, dado que la capacidad de LAP de definir la mejor forma para contratar con terceros respecto de los locales y servicios listados en el citado numeral representan actividades ajenas a las facultades de fiscalización de un Organismo Regulador.
293. Las Partes coinciden en señalar que la propuesta de modificación se encuentra acorde con el Informe N° 017-02-GEE-OSITRAN, de fecha 03 de mayo de 2002, a través del cual OSITRAN emitió opinión respecto del proyecto de Adenda 3 al Contrato de Concesión y en el que señaló que consideraba adecuada la propuesta siempre que no afecte las funciones de OSITRAN de fiscalizar todo lo concerniente con los Servicios Esenciales y las Facilidades Esenciales, según como esos términos se encuentren definidos en el REMA³¹.
294. El Concedente sustenta la propuesta de modificación señalando que la misma busca que quede explícito en el Contrato de Concesión la facultad que tiene OSITRAN de revisar los mecanismos de selección y contratación que escoja el Concesionario, cuando se trate de servicios que requieran de una facilidad esencial para la prestación de sus servicios, tal como lo establece la normativa del Reglamento de Acceso de OSITRAN.
295. Asimismo, a decir de las Partes, la referida modificación asegura que OSITRAN cautele y garantice el acceso equitativo a la infraestructura aeroportuaria calificada como **Facilidad Esencial** por parte de los Usuarios Intermedios y Finales de dicha infraestructura.
296. Señalan que el mecanismo de subasta resulta razonable cuando se trata de acceso a Facilidades Esenciales y cuando exista escasez de infraestructura en el Aeropuerto para atender todos los requerimientos de prestación de servicios esenciales. Respecto a servicios no esenciales, el Concesionario, en el marco del Contrato de Concesión suscrito con el Estado, debería tener plena libertad de determinar el mecanismo de asignación a fin de no incurrir en gastos innecesarios.

³¹ En efecto, a modo de resumen, en dicho informe la Gerencia de Estudios Económicos de OSITRAN indicó lo siguiente:
"Respecto a la solicitud de eliminar la referencia expresa a la facultad de OSITRAN de fiscalizar los procesos de subasta para la asignación de los locales y espacios; consideramos que si bien estamos de acuerdo en que el organismo regulador no debe inmiscuirse en la gestión comercial de la concesión y que por lo tanto la obligación de realizar subastas y su fiscalización por el OSITRAN resultan excesivas; también consideramos que debe hacerse explícito en el contrato la facultad de OSITRAN de revisar los mecanismos de selección y contratación que escoja el Concesionario, siempre y cuando se trate de servicios que requieran de la facilidad esencial para la prestación de sus servicios, tal como lo establece la normativa del reglamento de acceso".

297. Sobre el particular, el objeto del Contrato de Concesión es otorgarle a LAP el derecho de aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión y explotación de la infraestructura aeroportuaria, respecto a los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
298. En ese contexto, la modificación propuesta tiene por finalidad delimitar el accionar del Regulador respecto de la asignación de los locales y servicios señalados en el numeral 2.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión y circunscribirlo únicamente a aquellos que califiquen como Facilidades Esenciales por el REMA de OSITRAN, caso en el cual regirá lo dispuesto en dicho marco normativo.
299. Acorde con ello, debe tenerse presente que el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez fue suscrito el 14 de febrero del 2001, es decir, con anterioridad a la aprobación del REMA, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN. Siendo ello así, corresponde que el Contrato se ajuste al marco normativo vigente, tal como lo dispone el numeral 1.35 que señala que las "Normas" significarán los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, vinculadas al objeto del presente Contrato.
300. Sobre el particular, la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante LPAG) regula el Principio de Legalidad³², el mismo que resulta de aplicación a todas las entidades que conforman la Administración Pública —dentro de la cual se encuentra OSITRAN. Este principio dispone que las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas. En ese sentido, es en virtud del Principio de Legalidad, que se atribuye competencia a las entidades de la Administración Pública para el desarrollo de su accionar y desenvolvimiento de sus funciones y/o actividades.
301. En aplicación del Principio de Legalidad, se advierte entonces que OSITRAN debe regir su actuación al marco normativo vigente, siendo este precisamente el REMA, el mismo que establece claramente que la intervención de este Regulador tiene por finalidad promover el bienestar de los usuarios por la vía de una mayor competencia en la prestación de servicios que resulten esenciales para completar la cadena logística de transporte de carga y pasajeros; y que requieran utilizar, de manera indispensable, facilidades esenciales controladas por una entidad prestadora. Por lo tanto, los servicios que califiquen como esenciales según el REMA y que requieran de una facilidad esencial para la prestación de un servicio esencial, se regirán por lo establecido en el referido Reglamento.
302. En relación con lo anterior, se advierte que la intervención del OSITRAN presupone la concurrencia de dos condiciones: (i) la existencia de una facilidad esencial; y (ii) la prestación de un servicio esencial utilizando esa facilidad. La primera condición se encuentra definida en el artículo 9 del REMA, el cual indica que se considera Facilidad Esencial a aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:
- a. Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;
 - b. No es eficiente ser duplicada o sustituida;

³² "Principio de Legalidad. - Las autoridades administrativas deben actuar con respecto a la Constitución, la Ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron concebidas".



- c. El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.
303. Por otro lado, de acuerdo a lo señalado por el artículo 10 del REMA, se consideran Servicios Esenciales a aquellos que cumplen con las siguientes condiciones:
- a. Son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.
 - b. Para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial.
304. Siguiendo dicha definición, el REMA de OSITRAN incluye tanto en el listado de Facilidades Esenciales, que figura en su Anexo 1, como en el listado de Servicios Esenciales, que figura en el Anexo 2, lo siguiente:

""Anexo 1.- Lista de Facilidades Esenciales sujetas al REMA

AEROPUERTOS

- * Rampa.
- * Áreas de parqueo de equipos.
- * Áreas de maniobra en tierra.
- * Vías y áreas de tránsito interno.
- * Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.
- * Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución".

"Anexo 2: Lista de Servicios Esenciales sujetos al REMA

AEROPUERTOS

- * Rampa o asistencia en tierra (autoservicio/terceros).
- * Abastecimiento de combustible.
- * Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las operaciones y counters).
- * Mantenimientos de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas."

305. Queda claro, entonces, que para clasificar una infraestructura como esencial, primero es necesario determinar si el servicio que hace uso de la infraestructura es indispensable para la continuación de la cadena logística de transporte y que no puede ser sustituida (económica o técnicamente).
306. El sustento de que la intervención del Regulador se circunscriba al Acceso a Facilidades Esenciales para brindar un Servicio Esencial se basa en la existencia de mercados verticalmente relacionados, en los que existen segmentos no competitivos y segmentos competitivos, de tal forma que en tales mercados, un agente (normalmente en competencia) puede requerir de un insumo provisto por otro agente en un mercado "aguas arriba" (normalmente el operador monopólico) para participar en un mercado "aguas abajo". Si reproducir el insumo no es técnica, ni económicamente factible, dicho insumo se convierte en "Esencial". Siendo ello así, el Acceso a la infraestructura, busca regular segmentos no competitivos³³.

33 Ver Armstrong Cowan y Vickers (1994) "Regulatory Reform. Economic Analysis and British Experience". MIT Press. Cambridge, Massachusetts, London, England, pp. 135 y sgtes.

307. Sobre el particular, la OECD desarrolla el concepto de facilidad esencial en un documento *The Essential Facilities Concept*³⁴, en donde señala que la regulación del acceso a las facilidades esenciales tiene implicancias a nivel de inversiones y operadores. Así, el referido documento identifica el uso de una facilidad esencial para la provisión de bienes o servicios en el escenario de un monopolio natural, donde no es eficiente que la infraestructura sea duplicada.

308. Asimismo, Estache y de Rus³⁵ señalan que la regulación de acceso es importante para promover competencia efectiva en las infraestructuras de transporte, tales como los aeropuertos, ya que tiene por objeto garantizar que los competidores del operador monopólico puedan acceder a una facilidad esencial controlada por dicho operador, y que es muy costosa de duplicar, a fin de prestar servicios en competencia. De esta forma, la doctrina de las Essential Facilities, que deriva del derecho de la competencia estadounidense, consiste en establecer la obligación impuesta al propietario o poseedor de una infraestructura esencial (en el mercado de aguas arriba), de permitir el acceso de un tercero a aquella, pues se considera que esta infraestructura resulta indispensable (essential) para el solicitante, ya que sin esta no podría participar en un mercado determinado (aguas abajo), por lo que conceder este acceso asegura la existencia de competencia³⁶.

309. Por su parte, la Comisión Europea ha definido a las "essential facilities" como aquellas facilidades o estructuras sin las cuales los competidores no podrían ofrecer servicios a sus clientes. Si la empresa o grupo de empresas que controlan la facilidad esencial niegan el acceso de sus competidores o bajo criterios discriminatorios únicamente permiten el acceso de determinados competidores, dicha negación será considerada, de acuerdo a la legislación comunitaria europea, un abuso de posición de dominio. Estableciéndose que deben concurrir los siguientes elementos:

- La facilidad como una infraestructura por sí misma o combinada con servicios, deberá ser complementaria de una actividad económica relacionada pero correspondiente a un mercado distinto;
- Las empresas en competencia no tengan la capacidad de duplicar la facilidad en cuestión; y,
- El acceso a la facilidad sea necesario para poder competir en el mercado correspondiente.

310. A la luz de lo expuesto, queda claro que en el ámbito de la infraestructura de transporte de uso público (como los aeropuertos), el objeto de la regulación del acceso (que en nuestro caso se establece a través del REMA) es fomentar la competencia en la provisión de servicios de transporte. En ese marco, se entiende por Acceso³⁷, al derecho que tiene un usuario intermedio de utilizar una Facilidad Esencial como recurso necesario para brindar Servicios Esenciales que se integran a la Cadena Logística, regulándose por tanto el fenómeno

34 OECD, Policy Roundtables. The Essential Facilities Concept - 1996

35 Estache, A. y de Rus, G. (2000) "Privatization and Regulation of Transport Infrastructure. Guidelines for Policymakers and Regulators". WBI Development Studies, Washington DC, pp. 37-38.

36 Manuel Antonio Holguín Rojas. "Las Essential Facilities y el Derecho de Acceso de Terceros a la Red en el Sector Eléctrico". pp. 72

37 Reglamento General del OSITRAN

"Artículo 1.- Definiciones

a) Acceso: El derecho que tiene un usuario intermedio de utilizar una Facilidad Esencial como recurso necesario para brindar Servicios Esenciales que se integran en la Cadena Logística".



económico relativo a la insustituible utilización de las Facilidades Esenciales por parte de los usuarios intermedios.

311. Ahora bien, en el caso concreto de lo que es objeto de la cláusula materia de comentario, cabe indicar que el marco normativo vigente no considera a los Hangares y Salones VIP en el listado de Servicios Esenciales, toda vez que dichos servicios no cumplen las dos condiciones necesarias para ser calificados como Servicio Esencial en el marco del REMA, vale decir, no son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen destino; y, para ser provistos no requieren el uso de una Facilidad Esencial.
312. En lo que se refiere al primer requisito, a modo de ejemplo, en el caso de los Salones VIP, es claro que los pasajeros no requieren, a efectos de completar la cadena logística de transporte, utilizar dichas instalaciones. Así, de manera optativa los pasajeros pueden acudir a los Salones VIP del Aeropuerto durante el proceso de embarque (lo cual tiene un costo adicional), caso contrario pueden permanecer en las salas comunes de espera existentes en el AIJCh, siendo ello irrelevante a efectos de poder realizar el embarque respectivo.
313. En lo que se refiere al segundo requisito, continuando con el ejemplo de Salones VIP, es claro que las áreas destinadas a la prestación de dicho servicio no constituyen facilidades esenciales, en primer lugar, porque no se encuentran dentro del listado contenido en el REMA de OSITRAN, como se ha indicado anteriormente.
314. En segundo lugar, porque las facilidades esenciales, como su nombre lo indica, están referidas a aquella infraestructura que, encontrándose al interior del aeropuerto, resulta indispensable para el funcionamiento de la cadena logística. Es decir, sin ella, la cadena logística no podría completarse. A esta categoría pertenecen, por ejemplo, la zona de rampa, las áreas para parqueo de equipos (estaciones de línea), las instalaciones para el despacho de combustible, entre otros, dentro de los cuales no se encuentran los Salones VIP. Dicho análisis también resulta de aplicación a los Hangares.
315. De otro lado, es importante mencionar que en los Contratos de Concesión de Aeropuertos, suscritos con posterioridad al del AIJCh, tales como los Aeropuertos del Primer (2006) y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia (2011) y el Aeropuerto de Chincheros (2014), los servicios no aeroportuarios, como es el caso de los Salones VIP, constituyen servicios que se encuentran dentro del ámbito comercial a cargo de la Entidad Prestadora, motivo por el cual al no constituir Servicios Esenciales, su adjudicación no se rige por lo dispuesto en el REMA, en consecuencia, no se exige que su asignación a terceros sea realizada a través del mecanismo de subasta. Lo mismo se aprecia en experiencias internacionales, como es el caso del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago.
316. Asimismo, respecto a los Contratos de Concesión nacionales mencionados en el párrafo anterior, los mismos no contemplan la participación del Regulador en la asignación de áreas no calificadas como Facilidades Esenciales, es decir, en dichos Contratos los concesionarios tienen la potestad de emplear el mecanismo que consideren conveniente a efectos de adjudicar las áreas no calificadas como Facilidades Esenciales, como es el caso por ejemplo de los salones VIP, caso en el cual OSITRAN no efectúa labores de supervisión de dichos procesos de adjudicación. En tal sentido, la participación del Regulador se limita solo a la asignación de facilidades esenciales de acuerdo al REMA.
317. En virtud al análisis expuesto, este Regulador considera viable la propuesta de modificación en el extremo en el que se establece que los servicios que califiquen como esenciales según



el REMA y que requieran de una facilidad esencial para la prestación de un servicio esencial, se registrarán por lo establecido en el referido Reglamento, toda vez que ello se ajusta al marco normativo vigente.

318. De otro lado, la propuesta de adenda elimina la obligación de la subasta automática para la asignación de todos los locales y servicios señalados en el numeral 2.1 del Anexo 5, dentro de los cuales se encuentran, por un lado, áreas que califican como Facilidades Esenciales y, por otro lado, áreas que no califican como tal. En el caso de las áreas que califican como Facilidad Esencial, como se ha explicado, resulta de aplicación el REMA, el mismo que contempla la aplicación de una subasta en caso se verifique la existencia de restricciones de disponibilidad de infraestructura, motivo por el cual se considera favorable dicha modificación toda vez que se ajusta al marco normativo vigente.
319. Ahora bien, en el caso de las áreas que no califican como Facilidad Esencial, se considera razonable que no se exija la realización de una subasta, toda vez que requerir ello implicaría una mayor exigencia a la que se tiene incluso para las Facilidades Esenciales, toda vez que en estos casos, la asignación de los espacios vía subasta no opera de manera automática, sino que está sometida a la verificación de escasez de infraestructura, ello de conformidad con el artículo 77 del REMA de OSITRAN, el cual dispone que:

"Artículo 77.- Objetivo de la subasta

El mecanismo de subasta tiene como objetivo asignar la infraestructura escasa mediante un procedimiento transparente. Mediante la subasta, que tendrá carácter público, se determinará a aquel o aquellos usuarios intermedios solicitantes a los que la Entidad Prestadora brindará Acceso, al haber formulado la mejor o mejores ofertas de acuerdo al procedimiento de evaluación establecido en las Bases de la subasta.

(...)."

320. En ese sentido, la normativa es clara al establecer que la subasta se aplica sólo para el acceso a Facilidades Esenciales y, en caso se verifique la escasez de la infraestructura esencial, vale decir, no opera de manera automática incluso para otorgar el acceso a Facilidades Esenciales.
321. Por lo tanto, no existe marco normativo vigente para exigir a aquellos servicios que no tienen naturaleza de facilidad esencial, como son los Salones VIP y Hangares, cuya naturaleza es comercial, la aplicación de un procedimiento de subasta. Asimismo, dado que el Concesionario tiene libertad para decidir sobre las condiciones de la asignación, al tratarse de áreas que no califican como Facilidad Esencial y de servicios que no califican como Servicios Esenciales, no tiene sentido, ni se ajusta al marco normativo vigente que exista una intervención del Regulador como el que existe a la fecha vinculado a la aprobación de bases, precios y demás condiciones de contratación, por ejemplo.
322. En tal sentido, se considera viable que se elimine el procedimiento de subasta a la asignación de locales y servicios que no involucren facilidades esenciales.
323. Sin perjuicio de lo expuesto, debe tenerse presente que, en el diseño original del Contrato de Concesión, se ha previsto la participación de OSITRAN durante el proceso de asignación de áreas contempladas en el numeral 2.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, incluyendo aquellas que no califican como Facilidades Esenciales.



324. Por su parte, establecida la naturaleza organizacional de OSITRAN, debemos tener en consideración cuál es la competencia³⁸ y funciones de OSITRAN de acuerdo al marco normativo vigente. Así, la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión en los Servicios Públicos, dictó los lineamientos y normas de aplicación general para todos los organismos reguladores, encontrándose incluido dentro de sus alcances el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN.
325. Conforme a lo dispuesto por el artículo 3º de la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN, la misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.
326. Asimismo, el artículo 4º de la Ley N° 26917 señala que OSITRAN ejerce su competencia sobre las entidades prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público³⁹.
327. El artículo 5º de la citada Ley establece que OSITRAN tiene como objetivos, entre otros: (i) velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte, (ii) velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que OSITRAN fije o que se deriven de los respectivos contratos de concesión, (iii) resolver o contribuir a resolver las controversias de su competencia que puedan surgir entre las Entidades Prestadoras, de acuerdo con lo establecido en su Reglamento.
328. Del mismo modo, el artículo 21 del Reglamento General de OSITRAN⁴⁰ dispone que este Regulador supervisa el cumplimiento de las obligaciones, entre otros, por parte de las empresas o personas que realizan actividades sujetas a su competencia, procurando que éstas brinden servicios adecuados a los Usuarios.
329. Por lo expuesto, en atención al diseño original del Contrato de Concesión y al marco normativo vigente, se considera pertinente que se establezca de manera expresa en la propuesta de modificación bajo análisis, que corresponderá a OSITRAN supervisar que se cumpla el Principio de Libre Concurrencia previsto en Anexo 5 del contrato de concesión, en los procesos de asignación de espacios que efectúe LAP, a efectos de velar por que dicho

³⁸ Morón Urbina ha señalado que para la definición del elemento competencia participan dos factores: i) la potestad atribuida al órgano u organismo a cargo de la función administrativa; y, ii) el régimen de la persona o conjunto de personas que revestidos de funciones administrativas, representan al órgano u organismo titular de la competencia. La noción de competencia precisa tanto la habilitación para la actuación del órgano que los dicta, como la corrección en la investidura de dicho órgano por las personas físicas.

Respecto de la primera: es decir la potestad atribuida al órgano u organismos, como es OSITRAN, a cargo de la función administrativa, es el elemento particular que habilita a un órgano de la Administración para adoptar una decisión o generar una actuación administrativa determinada (acto administrativo, contrato, acto de administración entre otros) convirtiéndose así en la medida de la potestad o atribución que le ha sido conferida por norma expresa. MORON URBINA, Juan Carlos. *Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Editorial Gaceta Jurídica Sexta Edición – año 2007 Pág. 130.*

³⁹ Mediante Ley N° 29754, se dispuso que OSITRAN sea la entidad competente para supervisar los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías concesionadas que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao. Al respecto, cabe señalar que mediante Decreto Supremo N° 035-2010-MTC, se precisó que la vía del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, para todos sus efectos, tiene naturaleza de vía férrea nacional.

⁴⁰ Artículo 21.- Función Supervisor

El OSITRAN supervisa el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las Entidades Prestadoras y demás empresas o personas que realizan actividades sujetas a su competencia, procurando que éstas brinden servicios adecuados a los Usuarios".

principios se cumplan en la asignación de las áreas que no califiquen como Facilidad Esencial y que se encuentren listadas en el numeral 2.1 del Anexo 5.

330. En esa línea de análisis, OSITRAN considera pertinente proponer el siguiente texto alternativo:

"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".

331. Es importante mencionar que tal como se indicar en la propuesta de cláusula, en caso este Regulador tome conocimiento de conductas que vulneren las normas sobre libre y leal competencia establecidas en la normativa vigente, tales hechos serán informados a INDECOPI, a efectos que efectúe las acciones que considere pertinentes en el marco de sus competencias. Adicionalmente, de conformidad con el marco legal vigente⁴¹, los usuarios y/o terceros legítimamente interesados pueden efectuar denuncias ante dicha autoridad.

332. Cabe indicar que LAP, como Concesionario del AICh y responsable de la explotación del mismo, cuenta con los incentivos necesarios para lograr el aprovechamiento económico de la infraestructura del aeropuerto, tomando en consideración que la concesión es una de tipo autofinanciada, por lo que resulta razonable que en el proceso de adjudicación de las áreas que no califiquen como facilidades esenciales, LAP opte por la alternativa que le resulte más rentable económicamente, lo cual conllevaría a mayores ingresos al Estado por concepto de Retribución.

333. Por último, respecto a la inclusión del término "Otros" en la cláusula bajo análisis, se advierte que el MTC no ha presentado sustento alguno que permita que este Regulador pueda efectuar el análisis correspondiente. Es necesario tomar en consideración, que la intervención del Estado a través del Regulador debe circunscribirse preferentemente, a

⁴¹ Decreto Legislativo N° 1033 "Decreto Legislativo que aprueba la ley de organización y funciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI"

"Artículo 2.- Funciones del INDECOPI.-

2.1 El INDECOPI es el organismo autónomo encargado de:

(...)

b) Defender la libre y leal competencia, sancionando las conductas anticompetitivas y desleales y procurando que en los mercados exista una competencia efectiva."

Decreto Legislativo N° 1034 "Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas"

"Artículo 13.- Las autoridades de competencia.-

13.1. En primera instancia administrativa la autoridad de competencia es la Comisión, entendiéndose por ésta a la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del INDECOPI.

13.2. En segunda instancia administrativa la autoridad de competencia es el Tribunal, entendiéndose por éste al Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual del INDECOPI".



aquellos casos en los que no es posible la competencia, en aplicación del Principio de Subsidiariedad (Art. 9.10° del Reglamento General de OSITRAN). Por tal razón, se emite opinión desfavorable a una inclusión abierta de cualquier tipo de área en el Numeral 2.1 del Anexo5.

o) **Modificación del Apéndice 2 e inclusión de los Apéndices 5 y 6 en el Anexo 5**

334. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean incluir dos últimos párrafos en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión (Nivel máximo de Tarifas a ser aplicadas por el Concesionario), en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
<u>ANEXO 5</u> <u>APÉNDICE 2</u> <u>Nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario</u> (...) 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.	<u>ANEXO 5</u> <u>APÉNDICE 2</u> <u>Nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario</u> (...) A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de <u>las tarifas de TUUA nacional e internacional</u>, del aterrizaje/despegue nacional e internacional, <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. <u>Para el reajuste tarifario a aplicarse en el periodo 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 periodo, 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.</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
	<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>

335. Acorde con dicha propuesta de modificación, el proyecto de Adenda incluye un Anexo 1 que sería incorporado al Contrato de Concesión como Apéndice 5 del Anexo 5, el cual establecería lo siguiente:

"ANEXO 1

Lineamientos metodológicos

Para el caso del factor de productividad que estará vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación de del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, y exclusivamente para este caso, el OSITRAN seguirá los siguientes lineamientos metodológicos en el cálculo del factor de productividad.

I. Criterios generales

- Se utilizará la productividad total de factores o el enfoque primal.
- Se utilizará el enfoque single till.
- Para la agregación de los productos e insumos se utilizará el índice de Fisher.
- La información que se considerará para el cálculo del factor de productividad será la correspondiente al periodo 2001-2017.
- El factor de productividad se calculará para el Concesionario sobre la base de la fórmula de 4 componentes de Bernstein y Sappington (1999).

II. Criterios específicos

II.1. Productividad de la empresa

II.1.1 Producto

Para el cálculo del índice de producto se seguirán los siguientes criterios:

- La unidad de medida de cada uno de los servicios corresponderá a las unidades de venta de los mismos. En aquellos casos en los que las unidades de venta no sean fácilmente identificables (publicidad, por ejemplo), se utilizará una proxy.
- El ingreso de cada uno de los servicios debe excluir impuestos, tasas, contribuciones, entre otros.

II.1.2. Insumos

Para el cálculo del índice de insumos estos se categorizarán en 3 tipos: mano de obra, productos intermedios y capital.

II.1.2.1. Mano de obra

Para el tratamiento de la mano de obra se utilizarán los siguientes criterios:

- La cantidad de mano de obra corresponderá a las horas trabajadas por la fuerza laboral que emplea el Concesionario (incluida en su planilla).



- El gasto laboral que se utilizará en el tratamiento del insumo mano de obra incluirá no sólo sueldos y salarios, sino también contribuciones sociales, AFP, otros gastos de personal y participación de trabajadores.

II.1.2.2. Productos intermedios

Para el tratamiento de los productos intermedios se utilizarán los siguientes criterios:

- El gasto en productos intermedios corresponderá al gasto consignado en las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario, excluyendo amortización y depreciación, gastos de personal, fee pagado al operador del aeropuerto pero sí se considerará el gasto relacionado a las gerencias del Concesionario que aporta Fraport (de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión).
- La cantidad de productos intermedios se obtendrá deflactando la serie de gasto señalada anteriormente por el Índice de Precios al Consumidor Ajustado por la exclusión de los siguientes rubros: productos agropecuarios; pesca marítima y continental; alimentos y bebidas; tabaco; productos textiles, prendas de vestir y pieles; y productos de cuero y calzado. Posteriormente, este índice se corrige por la variación de tipo de cambio.

III.1.2.3⁴². Capital

Para el tratamiento del capital se utilizarán los siguientes criterios:

- El stock de capital del Concesionario que se utilizará en el tratamiento del insumo capital excluirá las obras en curso y el activo "terrenos".
- El stock de capital del Concesionario se recalculará sobre la base de la fórmula del inventario perpetuo, utilizando para ello la inversión acumulada, las adiciones y las tasas de depreciación registrados en los Estados Financieros de la empresa.
- Las cantidades de capital se obtendrán deflactando la serie de stock de capital promedio por el Índice de Precio al por Mayor Ajustado por la exclusión de los siguientes rubros: productos agropecuarios; pesca marítima y continental; alimentos y bebidas; tabaco; productos textiles, prendas de vestir y pieles; y productos de cuero y calzado. Posteriormente, este índice se corrige por la variación de tipo de cambio.
- Para obtener el precio del capital se utilizará la fórmula que Christensen Associates propuso para la primera revisión tarifaria de Telefónica del Perú.
- El costo de oportunidad que forma parte del precio del capital se obtendrá mediante el modelo CAPM, con una periodicidad anual.

II.2. Productividad de la economía

La Productividad Total de Factores de la economía será determinada con base a las estimaciones efectuadas y disponibles por The Conference Board y/o alguna referencia de entidades especializadas de alto prestigio, como por ejemplo el Banco Central de Reserva del Perú. Para los periodos en que dicha información no esté disponible, el Organismo Regulador efectuará la estimación respectiva.

II.3. Índice de precios de los insumos de la empresa

El índice de precios de la empresa se obtendrá con la misma información que la productividad total de factores de la empresa.

II.4. Índice de precios de los insumos de la economía

Para la estimación del índice de precios de los insumos de la economía, el OSITRAN considerará el indicador más idóneo generado por entidades como el INEI y/o el MINTRA, siempre y cuando contenga el precio de los principales insumos como capital y trabajo. En caso dichas entidades

⁴² Debe decir "II.1.2.3"

no proporcionen dicho indicador; el OSITRAN realizará las estimaciones correspondientes para el cálculo de dicho componente."

336. Adicionalmente, el proyecto de Adenda incluye un Anexo 2 que sería integrado al Contrato de Concesión como Apéndice 6 del Anexo 5, el cual establecería lo siguiente:

"ANEXO 2

MECANISMO DE DEDUCCIÓN DE LA RETRIBUCIÓN

En los meses de enero de cada año:

- El Regulador obtendrá los reportes de ingresos del año anterior de los cinco servicios regulados mediante RPI-X; TUUA nacional e internacional, aterrizaje/despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje y uso de instalaciones de carga, para determinar el ingreso real anual (IR)
- El ingreso real anual (IR) se estimará considerando los ingresos recibidos por el Concesionario después del pago a CORPAC S.A. y Pago por Retribución por cada tipo de servicio según lo establecido en el Anexo 5. Estos ingresos son los obtenidos por el Concesionario al aplicar la fórmula de ajuste tarifario RPI-X.
- El Regulador calculará el ingreso hipotético anual (IH) del Concesionario producto del ajuste de las tarifas por RPI o inflación de Estados Unidos de América. Para obtener el IH, OSITRAN deberá considerar los siguientes criterios:
 - ✓ El ajuste por RPI sólo aplicará para los servicios sujetos a regulación por factor de productividad.
 - ✓ El cálculo de los ingresos hipotéticos se realizará aplicando el RPI a las mismas tarifas de los servicio a los cuales el Concesionario aplicó la fórmula de ajuste tarifario RPI-X, dentro de cada una de las canastas reguladas definidas por OSITRAN.
 - ✓ El RPI será el mismo al aplicado por el Concesionario para el ajuste tarifario para cada uno de los servicios.
 - ✓ El primer ajuste en el año 2019 se realizará considerando como base las tarifas vigentes al 31 de diciembre del 2018,
 - ✓ Para los siguientes ajustes la base corresponderá a la tarifa ajustada por RPI del año anterior.
 - ✓ El ingreso hipotético anual (IH) se estimará considerando los ingresos que hubiese recibido el Concesionario después del pago a CORPAC S.A. y Pago por Retribución por cada tipo de servicio según lo establecido en el Anexo 5.
 - ✓ La estimación del IH se utilizarán las tarifas ajustadas por RPI y las cantidades de servicios efectivamente vendidas en el periodo de cálculo.
- Si $IH - IR > 0$, el monto resultante se descontará del pago de la Retribución al 30 de abril del año en el que se realiza el cálculo. Dicho monto no estará afecto al pago de Retribución y Corpac."

Cualquier diferencia en los ingresos obtenidos, podrá ser ajustada en el siguiente pago de Retribución."

337. En ese sentido, la propuesta de modificación del Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión presentada por el MTC plantea lo siguiente:

- i. 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.
- iii. Una propuesta de inclusión de Lineamientos Metodológicos en un Apéndice 5; y
- iv. Una propuesta de inclusión de un Mecanismo de Deducción de la Retribución en un Apéndice 6.

338. Respecto del primer punto, el Contrato de Concesión establece que la regulación por RPI-X se aplica únicamente a los servicios "de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional". Sin perjuicio de ello, el Consejo Directivo de OSITRAN decidió incorporar al grupo de tarifas "revisables" por el mecanismo del RPI - X las correspondientes a los siguientes servicios:

- Uso de instalaciones de carga aérea, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 057-2007-CD-OSITRAN; y,
- Puentes de embarque de pasajeros, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN.

339. Considerando que 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, este Organismo Regulador está de acuerdo con la propuesta del MTC de incluir en el mecanismo de ajuste de RPI-X los servicios mencionados anteriormente, por lo cual se emite opinión favorable respecto a este punto.



340. En relación al segundo punto, es decir, la ampliación del periodo regulatorio (vigencia mayor a 5 años), este Regulador considera que el esquema de quinquenios regulatorios establecido actualmente en el Contrato de Concesión para el "Período Remanente"⁴³ dificultaría la recuperación de la inversión ejecutada en la segunda pista de aterrizaje y el segundo terminal de pasajeros.



341. Debe tenerse en cuenta que la construcción de la segunda pista debe finalizar a mediados del año 2021, mientras que la correspondiente al segundo terminal debería finalizar a principios del año 2024. Asimismo, debe considerarse que, de acuerdo al contrato vigente, el próximo quinquenio regulatorio debe iniciarse en febrero del año 2019 y concluir en enero del año 2024.



342. En el caso de la pista de aterrizaje, si su construcción finaliza a mediados del año 2021, las inversiones serían incorporadas en el activo de LAP en marzo del año 2022, por lo que su incorporación en la revisión tarifaria que estaría vigente a partir del año 2024 estaría garantizada, ya que OSITRAN inicia el procedimiento de cálculo un año antes (2023). No obstante, este no sería el caso del segundo terminal de pasajeros, ya que su construcción finalizaría días antes de la vigencia del periodo regulatorio que inicia en el año 2024, por lo que el Concesionario debería esperar hasta el periodo regulatorio que empieza en el año 2029 para que la inversión correspondiente a dicha obra sea incorporada en el cálculo del factor de productividad.



⁴³ "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."



343. Adicionalmente, es necesario mencionar que, en este extremo, la propuesta del MTC no perjudicaría a los usuarios de los servicios que brinda el AIJCh, dado que los beneficiaría con un período adicional de reducción de tarifas, como se explicará a continuación. De continuar con el escenario de las revisiones tarifarias cada 5 años establecido en el Contrato de Concesión, los usuarios enfrentarían una probable reducción de tarifas en el periodo regulatorio 2019-2024, pero a partir de ese año y en los quinquenios siguientes probablemente se registraría un aumento de las tarifas de los servicios regulados.
344. Por el contrario, en el escenario de la modificación planteada por el Concedente, desde el año 2019 y quizás hasta el año 2026 los usuarios enfrentarían una reducción de tarifas. A partir del año 2026, la tendencia podría revertirse y los usuarios enfrentarían una senda creciente de tarifas.
345. De un análisis comparativo, se observa que con la modificación propuesta por el MTC el usuario enfrentaría dos (2) años más de reducciones tarifarias que en el escenario de las revisiones quinquenales establecido actualmente en el Contrato de Concesión. Adicionalmente, se advierte que en la medida en que la demanda por los servicios que se brindan en el AIJCh continúe registrando una tendencia creciente, el incremento tarifario vigente a partir del año 2026 sería menor con la modificación propuesta en el presente proyecto de adenda. Teniendo en cuenta ello, a este Organismo Regulador le parece razonable la modificación del Apéndice 2 del Anexo 5 propuesta por el Concedente, en el extremo referido a la ampliación del período regulatorio, por lo cual emite opinión favorable al respecto.
346. Respecto a la inclusión de unos "Lineamientos Metodológicos" en el Apéndice 5 del Anexo 5, se advierte que la propuesta del Concedente implica el establecimiento de criterios generales para el cálculo del factor de productividad, así como de criterios específicos para el tratamiento de los factores productivos.
347. Sobre el particular, el Concesionario en su solicitud de adenda señaló que la utilización de estos lineamientos por parte del Regulador permitirá tener certeza respecto a la forma de estimación de los nuevos niveles tarifarios, lo que generará una mayor predictibilidad respecto a los ingresos futuros de la Concesión, contribuyendo a hacer más factible el financiamiento del proyecto.
348. De la revisión de los Lineamientos Metodológicos propuestos en el proyecto de Adenda N° 7, se advierte que estos guardan concordancia con la mayor parte de criterios y metodologías utilizados por OSITRAN en anteriores pronunciamientos⁴⁴ relacionados a la determinación del Factor de Productividad⁴⁵. De esta forma, la inclusión de los Lineamientos Metodológicos otorga predictibilidad al Concesionario y a los usuarios respecto a la forma de determinación

⁴⁴ 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.

⁴⁵ Ninguno de los cuales 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.

del factor de productividad, en un escenario en que el Concesionario deberá obtener montos considerables de financiamiento para el desarrollo de la Fase III.

349. En ese sentido, este Organismo Regulador se encuentra de acuerdo con la propuesta presentada por lo que se emite opinión favorable al respecto, sin perjuicio de ello, debe señalarse que los referidos lineamientos sólo deben estar vigentes durante la etapa de inversiones que realizará el Concesionario.
350. Con respecto al cuarto punto, referido a la inclusión del Apéndice 6 del Anexo 5, el Concedente en su Informe de sustento señala que el Regulador mediante Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN ha propuesto un mecanismo de estabilización de ingresos, el cual –tal como se acordó en las actas de negociación– ha sido propuesto por el Estado al Concesionario, y que finalmente las partes han acordado. En esa línea, señala que:

"En aras de velar por el marco institucional que ha otorgado distintas atribuciones y funciones al OSITRAN, entre ellas la de fijar tarifas, así como por el respeto a la autonomía de esta entidad reguladora, es que las entidades que participaron en la evaluación conjunta acordaron incorporar la opinión del Regulador al texto de Adenda N° 7".

351. Lo señalado por el Concedente carece de veracidad, toda vez que OSITRAN no ha propuesto que se incorpore como parte de la adenda un mecanismo de estabilización de ingresos. El Regulador participó en las reuniones de evaluación conjunta convocadas por el MTC con miras a aportar información sobre los temas materia de su competencia, cumpliendo estrictamente con el mandato impuesto por el artículo 55.3 del Reglamento de la Ley de APP's, el cual en ningún momento autoriza al Regulador ni a alguna de las otras Entidades participantes, a acordar aspectos que por su naturaleza corresponde que sean negociados y sustentados por el MTC (tal como ha ocurrido en el presente caso), en su calidad de Concedente y titular exclusivo del procedimiento de modificación contractual.

352. En ese sentido, es erróneo lo señalado por el MTC al alegar que OSITRAN y las otras Entidades "acordaron" incorporar la opinión del Regulador al texto de la adenda N° 7, más aún cuando en el Acta de Reunión de Evaluación Conjunta suscrita el 7 de diciembre de 2016 (no es un acta de negociación contrariamente a lo señalado por el MTC), en concordancia con la normativa legal vigente, el MTC decidió solicitar al Regulador opinión técnica sobre ciertos aspectos de la propuesta tarifaria presentada por el Concesionario (en el que se evalúe además la inclusión en la adenda de un mecanismo de estabilización de ingresos distinto al propuesto por el Concesionario), así como considerar dicha opinión en el texto de la adenda. Es decir, OSITRAN únicamente se ha limitado a emitir un insumo técnico respecto del mecanismo de estabilización de ingresos negociado y remitido por el MTC, en el marco de sus competencias.

353. En efecto, el Acta señaló expresamente lo siguiente:

"II. Exposición y Comentarios

Por parte del MTC: Con relación al tema i) de la agenda, el MTC expuso las modificaciones propuestas por LAP. En cada propuesta de modificación de cláusula el MTC indicó a su vez sus conclusiones y los ajustes que deberían efectuarse a la propuesta el Concesionario, los cuales de manera resumida se señalan a continuación:

(...)

Asimismo, atendiendo a la solicitud efectuada por LAP, debería evaluarse la inclusión en la adenda de un mecanismo de estabilización de ingresos distinto al propuesto por el Concesionario. En virtud de lo señalado el MTC solicitará a OSITRAN la opinión técnica respectiva en torno a todo lo indicado en este punto.

(...)

Luego de las deliberaciones realizadas en el marco de la evaluación conjunta prevista en el numeral 55.6 del artículo 55 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, el **Concedente concluyó lo siguiente:**(...)

3. Considerar en el texto de la Adenda N° 7 la opinión técnica de OSITRAN referido a la modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 del Anexo (...) Nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario (Régimen Tarifario y mecanismo de estabilización e ingresos)".

(Subrayado y resaltado es nuestro)

354. Hecha esta precisión, cabe indicar que, en concordancia con lo señalado en la precitada Acta de Evaluación Conjunta, el MTC mediante Oficio N° 4773-2016-MTC/25 del 12 de diciembre de 2016, requirió opinión técnica respecto de la modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 del Anexo 5 -nivel tarifario máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario, debido a que se trata de un tema tarifario de competencia del Regulador.

355. En respuesta a dicha solicitud, OSITRAN emitió el Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN, el cual fue remitido al Concedente a efectos de que sea considerado por éste como un insumo técnico durante el proceso de evaluación conjunta con relación a determinados aspectos tarifarios planteados por LAP, para efectos de facilitar al MTC la formulación del proyecto final de Adenda N° 7. Sin embargo, se indicó expresamente que el MTC, con el correspondiente sustento técnico, debía solicitar la opinión de todas las entidades del Estado a que se refiere la Ley de APP's. En ese sentido, se indicó que la opinión técnica del OSITRAN, a que se refiere el artículo 57.1 del Reglamento de la Ley de APP's, se emitiría por el Regulador una vez que el MTC cumpla con remitir formalmente a OSITRAN el texto integral de la Adenda N° 7. Cabe indicar que dicho artículo señala expresamente lo siguiente:

"57.1 En base a la información proporcionada en el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio...determina y sustenta las modificaciones contractuales y solicita opinión no vinculante del organismo regulador...". (Subrayado y resaltado es nuestro)

356. Acorde con lo anterior, también, se mencionó en el Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN, que de acuerdo con el numeral 22.3⁴⁶ del artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1224, Ley de APP's y el artículo 57.1 de su Reglamento; 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**. De este modo, 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.

357. 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

⁴⁶ "Artículo 22.- Modificaciones contractuales (...)

22.3 Culminada 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."

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. Por lo expuesto, OSITRAN rechaza por ser incorrecto lo afirmado por el Concedente, en el sentido que el Regulador ha propuesto un mecanismo de estabilización de ingresos, lo cual además no concuerda con lo que el propio MTC señala en el Acta de Evaluación Conjunta de fecha 7 de diciembre de 2016. Lo exactamente ocurrido es que el OSITRAN envió un insumo técnico para consideración del MTC, en su calidad de responsable exclusivo del procedimiento de modificación contractual, tal como se desprende del Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN.

358. Habiendo señalado lo anterior, en lo que respecta al mecanismo de estabilización de ingresos, en el Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN se incluyó como insumo técnico un texto requerido por el Concedente, señalándose además que, teniendo en cuenta que el Concedente hacía referencia a la necesidad de incorporar un mecanismo de estabilización de ingresos, correspondía a dicho Ministerio evaluar y dar el sustento técnico, económico y legal a la propuesta final de Adenda N° 7 que finalmente decida aprobar. Asimismo, se indicó que dentro de la evaluación y sustento técnico que debía realizar se debía tomar en consideración el Acta Acuerdo del 20 de diciembre de 2016, mediante la cual el MTC y el Concesionario acordaron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por diez (10) años adicionales al plazo establecido en la cláusula 3.1 del referido Contrato.

359. No obstante, se advierte que el Concedente no ha cumplido con sustentar la necesidad y pertinencia de la inclusión del Apéndice 6 del Anexo 5, ni su vinculación con el Acta de Acuerdos de fecha 20 de diciembre, a través del cual las Partes acuerdan la ampliación de la vigencia de la Concesión por 10 años, tal como fue solicitado en el Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN, el cual se adjunta al presente Informe como Anexo 2. En ese sentido, el MTC se ha limitado a señalar que OSITRAN ha propuesto el mecanismo de estabilización de ingresos, lo cual no es correcto como se ha explicado. La participación de OSITRAN en este tema ha tenido como fin velar por que el mecanismo de estabilización de ingresos solicitado por LAP, mantuviese indemnes a los usuarios del Aeropuerto. Por lo tanto, debemos señalar que el Concedente no ha proporcionado el sustento respectivo a efectos de que este Organismo Regulador, a través de su Consejo Directivo, pueda emitir opinión técnica sobre este aspecto, de conformidad con el numeral 22.3 del artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1224, Ley de APP's y el artículo 57.1 de su Reglamento; tal como fue requerido en el numeral v)⁴⁷ de las conclusiones del Referido Informe, el cual se pone en conocimiento del Consejo Directivo.

360. Sin perjuicio de lo indicado, debe advertirse que existe una incongruencia entre lo señalado en el Informe del Concedente y el texto de adenda propuesto. Así, en el referido informe se hace referencia a un mecanismo de estabilización de ingresos, mientras que el título del Anexo se refiere a mecanismo de deducción de la retribución. Este aspecto, también debería ser precisado por el Concedente.

361. Finalmente, debemos reiterar lo señalado en las Reuniones de Evaluación Conjunta, respecto a que no deben introducirse modificaciones contractuales que generen perjuicios a los

⁴⁷ "v. Finalmente, de acuerdo con el Acta de Evaluación Conjunta de fecha 7 de diciembre de 2016, el MTC considera que de acuerdo a lo solicitado por LAP, se debe evaluar la incorporación en la Adenda de un mecanismo de estabilización de ingresos, pero distinto al propuesto por el Concesionario. Teniendo en cuenta ello, el MTC debería evaluar las consideraciones de análisis que contiene el presente informe sobre dicho mecanismo, correspondiendo al MTC evaluar y dar el sustento de la propuesta de adenda que decida aprobar y remitir para opinión del Consejo Directivo de OSITRAN".

usuarios con incrementos tarifarios no sustentados, ello de conformidad con los "Lineamientos para la interpretación y emisión de opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de Contratos de Concesión", aprobado mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN, y el "Principio de Protección de Usuarios" contenido en el Reglamento General de OSITRAN (aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias), los cuales establecen que las modificaciones de Contratos de Concesión **no deberán disminuir el bienestar de los usuarios (precios, calidad, riesgos y oportunidad)**; siendo así, debe tenerse en cuenta que la función de fijación tarifaria la ejerce OSITRAN en forma exclusiva y en aplicación de su marco normativo regulatorio.

p) **Modificación del Anexo 10**

362. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 14 del Anexo 10 del Contrato de Concesión, referido a las entidades del Estado que realizan actividades en el AIJCh, así como incorporar el numeral 18 y un último párrafo en el referido anexo, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
<u>ANEXO 10</u> <u>ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN EL AEROPUERTO</u> <i>Relación de entidades y organismos estatales, sus funciones, necesidades administrativas y operacionales:</i> (...) 14. Dirección General Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (...)	<u>ANEXO 10</u> <u>ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN EL AEROPUERTO</u> <i>Relación de entidades y organismos estatales, sus funciones, necesidades administrativas y operacionales:</i> (...) 14. Dirección General Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (...) <u>18. Ministerio de Salud</u> <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 los 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>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
	<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>

363. El Concedente señala que la modificación del Anexo 10 busca brindar a las Entidades del Estado que realizan funciones dentro del Aeropuerto una adecuada área que les permita prestar sus servicios de la forma más óptima posible en beneficio de los usuarios, una vez que se ejecuten las obras de ampliación del AICh.

364. En primer lugar, la propuesta de modificación del numeral 14 del Anexo 10 señala que el área destinada a la Dirección General de Aeronáutica Civil, será asignado al MTC, quien podrá asignar el espacio correspondiente a las Direcciones o responsables pertinentes.

365. Asimismo, la propuesta de adenda incluye un área específica dentro del AICh para el Ministerio de Salud. Según el sustento remitido por el Concedente, dicho espacio resulta necesario para realizar entrevistas y evaluaciones de personas sospechosas o afectadas por alguna enfermedad que requiera acciones, según lo establecido por el Reglamento Sanitario Internacional 2005, por lo cual se precisa que este espacio, conjuntamente con sus características, ha sido requerido por el Viceministerio de Salud mediante el Oficio N° 619-2016-DVM-SP/MINSA.



366. El Concedente precisa que las Entidades del Estado que realizan funciones en el aeropuerto no han tenido un adecuado acondicionamiento y expansión acorde con el número de pasajeros que ha venido recibiendo el aeropuerto. En ese sentido, dicha situación debe normalizarse con la futura Ampliación del AICh, sin embargo, la redacción actual del Contrato, no permitiría el crecimiento de los espacios que actualmente tienen asignados.



367. De acuerdo a lo sustentado por el Concedente, que en el marco de sus competencias tiene a su cargo la titularidad de la infraestructura y define la política sectorial, corresponde a este optimizar la asignación de las áreas para las Entidades del Estado dentro del aeropuerto. En este contexto, la opinión del Regulador es favorable respecto a la modificación propuesta.

q) Modificación del numeral 1 del Anexo 11



368. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 1 del Anexo 11 del Contrato de Concesión, referido a la entrega de terrenos para la ampliación del AICh, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
<u>ANEXO 11</u> <u>ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO</u> 1. <i>Antecedentes</i> El Concedente ha establecido, a la fecha de suscripción del presente Contrato y mediante levantamiento topográfico, que el	<u>ANEXO 11</u> <u>ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO</u> 1. <i>Antecedentes.</i> El Concedente ha establecido, a la fecha de suscripción del presente Contrato y mediante levantamiento topográfico, que el área



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
área destinada a la ampliación del Aeropuerto es de 6'843,721.3576 m ² , de acuerdo a las Coordenadas UTM del nuevo Orden Geodésico Mundial conforme puede apreciarse del Plano 15 y en la Memoria Descriptiva respectiva (ver Apéndice 1 del presente Anexo).	destinada a la ampliación del Aeropuerto es de <u>6'829,177.25 m²</u> de acuerdo a las Coordenadas UTM del nuevo Orden Geodésico Mundial conforme puede apreciarse del Plano 15 y en la Memoria Descriptiva respectiva (ver Apéndice 1 del presente Anexo).

369. A través de la modificación de esta cláusula, el MTC propone una reducción del área de terreno destinado para la ampliación del AIJCh, específicamente en el sector perimetral, debido a que se podrían presentar contingencias con los pobladores. Como sustento de las referidas contingencias, el MTC ha señalado que considerando el Plan de Desarrollo Urbano de la Municipalidad Provincial del Callao, en el sector perimetral del Aeropuerto se configurarían futuras áreas de aporte para calles, pues distintos terrenos colindantes cuentan incluso con habilitación urbana aprobada, situación que no haría viable que dicha zona sea aprovechada económicamente por la Concesionaria, además de comprometer el normal desarrollo del proyecto de ampliación del AIJCh.
370. De la revisión efectuada por el Regulador a la documentación presentada por el Concedente, se observa que existe una discrepancia entre el área de la Ampliación del AIJCh consignada en el proyecto de Adenda (6'829,177.25 m²) respecto al área de la Ampliación del AIJCh consignada en el Informe N° 1315-2016-MTC/25 que sustenta la propuesta de Adenda (6'824,665.43 m²). Asimismo, se observa que el MTC no ha presentado el plano 15 y la Memoria Descriptiva que la sustenta, manifestando en el citado informe que como sustento de la modificación del numeral 1 del Anexo 11, corresponde actualizar la memoria descriptiva, la cual se adjuntará, después de la verificación del trabajo de campo, que está realizándose en conjunto por el Concedente y el Concesionario.
371. El MTC sustenta la reducción de área de los terrenos para la Ampliación de la AIJCh, en base a la documentación de la Oficina de Patrimonio de la OGA, y resalta que la expansión y modernización del AIJCh se desarrolla en un escenario de respeto a los derechos de la sociedad civil, previniendo el surgimiento de ciertos conflictos sociales que no permitan el normal desarrollo del proyecto de ampliación. Sin embargo, es recomendable contar con la opinión de la DGAC⁴⁷, en su calidad de Autoridad Aeronáutica, y en el marco de su competencia, a efectos de determinar si esta reducción de áreas propuestas no impacta la seguridad operacional de la Segunda Pista.
372. De lo antes expuesto, se advierte que el MTC debe complementar la información técnica que sustente el área destinada a la ampliación del AIJCh y que ésta reducción de área no impactará en la puesta en operación de la Segunda Pista, por lo cual, el Regulador es de la opinión que el Concedente debe uniformizar el área indicada en el proyecto de adenda con el área consignada en el Informe N° 1315-2016-MTC/25, a efectos de evitar contingencias interpretativas en el futuro. En ese sentido, el Regulador al no contar con la información necesaria no puede emitir opinión al respecto.

⁴⁷ El Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, el cual establece en su artículo 6° lo siguiente:

"Artículo 6.- La Autoridad de la Aeronáutica Civil corresponde al MTC quien la ejerce a través de la DGAC, entidad encargada de establecer, aplicar y ejecutar las normas que regulan la actividad aeronáutica civil, supervisando y controlando en todos los casos su efectivo cumplimiento."

r) **Modificación del numeral 2 del Anexo 11**

- 373- Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 2 del Anexo 11 del Contrato de Concesión, referido a la entrega de terrenos para la ampliación del AIICh, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
ANEXO 11 <u>ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO</u>	ANEXO 11 <u>ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO</u>
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. 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.	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. 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.

- 374- El Concedente señala que la modificación realizada sirve para adecuar los cambios realizados en la presente Adenda a la cláusula 5.23.

- 375- La propuesta de modificación del numeral 2 del Anexo 11 elimina el párrafo que señalaba el plazo máximo para la entrega de terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto,

aspecto que como ya se ha mencionado, ha sido superado considerando que a la suscripción de la Adenda N° 7, el Concedente asumirá la obligación de entregar la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto, ello sin perjuicio de la liberación de las dos interferencias identificadas, por lo cual el Regulador considera viable la modificación propuesta.

s) **Modificación del numeral 4 del Anexo 11**

376. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean eliminar el contenido del numeral 4 del Anexo 11 del Contrato de Concesión, referido a la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCh, tal como se muestra a continuación:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
<u>ANEXO 11</u> <u>ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO</u>	<u>ANEXO 11</u> <u>ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO</u>
4. <i>Procedimiento de Entrega</i>	4. <i>[Vacío] Procedimiento de Entrega</i>
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.	4.1. 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.	4.2. 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.	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.

377. El Concedente en la propuesta de eliminación del numeral 4 del Anexo 11, señala que a través de la misma se aludía a la entrega progresiva de terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto, situación que no se presentará debido a que mediante la suscripción de la Adenda N° 7, el Concedente entregará la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto, de acuerdo al nuevo anexo 11 del Contrato de Concesión.

378. Al respecto, el Regulador considera que debido a la propuesta de inclusión del numeral 5 del Anexo 11 del proyecto de Adenda 7, la eliminación del numeral 4 del Anexo 11 resulta favorable.

t) **Inclusión del numeral 5 al Anexo 11**

379. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean incluir el numeral 5 en el Anexo 11 del Contrato de Concesión, referido a la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCh, en los siguientes términos:



"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.

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 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 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.

5.3 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.

5.5 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.

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 especializada a que refiere el párrafo anterior, el Concesionario presentará al Concedente, con copia al Regulador, los estudios de riesgos correspondientes.

El Concedente deberá entregar al Concesionario una copia de las pólizas contratadas a los cinco (5) días útiles de adquiridas o renovadas.

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.

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.

5.6 El Concedente se obliga a implementar, mantener y garantizar -directamente o a través del tercero 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.

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.

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."

380. Sobre la propuesta de inclusión del numeral 5 del Anexo 11, el Concesionario señala siguiente: "... que es necesario que se establezca claramente la forma en que el Concedente, a pesar de hacer entrega de los terrenos destinadas para la ampliación del Aeropuerto, afrontará el tratamiento de las interferencias, preexistencias y similares identificadas por las Partes, así como los plazos con los cuales cuenta el Estado para remediar los elementos que se encuentran dentro del área de ampliación del AUCh y que permitan la adecuada ejecución de la Mejora Obligatoria consignada en el literal a) de la cláusula 5.6.2.1 y, en general, toda contingencia que afecte a LAP durante la vigencia de la concesión..."



381. Por su parte, el Concedente señala que *"la propuesta de inclusión del numeral 5 del Anexo 11 busca declarar las interferencias del Nuevo Viaducto de Gambetta (Túnel de Gambetta) y el ducto de gas natural operado por Calidda, ambas ubicadas en los terrenos destinados para la ampliación y que se encuentran en proceso de desarrollo de obra; las mismas que han sido comunicadas al Concesionario en todo el proceso de negociación sobre la existencia de las mismas y la forma de darle predictibilidad al inicio de las obras del AIJCh, permitiendo que el Concedente entregue los terrenos así como se tenga fecha cierta para el inicio de la obra obligatoria"*.

382. De la lectura de la propuesta de modificación, la misma tendría los siguientes objetivos:

1. **Definir claramente 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.**

Al respecto, conforme se ha detallado en el numeral 193 del presente informe, el MTC ha informado la forma en que técnicamente afrontará el tratamiento de las interferencias, preexistencias..

De lo señalado por el Concedente sobre el tratamiento de las interferencias, dado que el ente responsable de la liberación de las mismas es el MTC, el Regulador opina favorablemente.

2. **Definir que durante la vigencia de la Concesión que los mayores costos en los que incurra el Concesionario como consecuencia de la necesidad sortear o liberar las interferencias, serán asumidas en su totalidad por el Concedente.**

Sobre el particular, debe indicarse que el Concedente señala que el Concesionario a través de un expediente técnico a nivel de diseño conceptual deberá sustentar aquellos mayores costos que liberen, refuercen, protejan o remuevan para el normal desarrollo del proyecto aeroportuario. Dicho expediente deberá contar con la opinión técnica del Regulador, quien deberá determinar si técnicamente es factible lo indicado a nivel de necesidad y presupuesto, para que luego el concedente proceda a la revisión y aprobación y pueda realizar el descuento a través de los mecanismos de retribución existentes en el Contrato.

Al respecto, se señala que una práctica común del Concesionario es trabajar y contratar a un constructor con base a su Plan Maestro/Diseño Conceptual del Proyecto, con lo cual el incentivo de LAP es buscar al constructor que realice el Diseño de Ingeniería Final y la Obra al menor costo posible, dado que es una concesión autosostenible.

De lo antes señalado, se precisa que los mayores costos en los que incurra el Concesionario, como consecuencia de sortear o resolver las dos interferencias identificadas, deberán ser debidamente sustentados no en la ingeniería conceptual sino más bien en el Diseño de Ingeniería Final o durante la etapa constructiva, para lo cual el Concesionario deberá presentar un expediente técnico que sustente estos mayores costos.

De lo expuesto, el Regulador opina favorablemente que dichos costos sean asumidos por el Concedente.



3. El Concedente se obliga a liberar las interferencias: Ducto de Gas Natural operado por Calidda y Tunel de la Av. Gambetta, ambas a más tardar al 30 de junio de 2017; asimismo, en caso el Concedente no cumpla con dicha obligación dentro de los plazos máximos establecidos, se ha determinado que: i) el plazo contemplado para la construcción de segunda pista de aterrizaje será suspendido de manera automática; y, ii) el Concesionario tendría la opción de resolver el Contrato.

En lo que respecta al tratamiento de las interferencias, el Concedente es el único responsable de la liberación de las mismas y, por lo tanto, de establecer los plazos de liberación. En tal sentido, a este Regulador no le corresponde pronunciarse respecto de la fecha fijada por el MTC.

4. 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.

Conforme puede apreciarse, la infraestructura denominada Tunel Av. Gambetta, ha sido diseñada y construida por debajo de los terrenos para la ampliación del AUCh (Concesión que data del año 2000), precisando que la segunda pista de aterrizaje pasará por encima del referido túnel, por lo tanto, la responsabilidad ante cualquier eventualidad que pueda originar dicha interferencia durante la operación, deberá ser asumida enteramente por el MTC.

Para esto, dicha entidad propone realizar el estudio de riesgo que servirá para determinar el máximo daño probable que podría ocasionar la operación del Túnel Gambetta al Aeropuerto, para lo cual el Concedente, a efectos de mitigar los posibles riesgos durante la operación, estaría aceptando la contratación de una póliza que garantice cubrir cualquier eventualidad o contingencia y/o asumir dicho riesgo.

Considerando lo antes señalado, el Regulador está de acuerdo que el riesgo operacional asociado al Túnel Gambetta sea asignado al Concedente.

5. El Concedente se obliga a implementar, mantener y garantizar la vigencia y aplicación de los protocolos de operación, seguridad, emergencia y plan de mantenimiento.

Al respecto, el Concedente señala que la Unidad Gerencial de Conservación de Provias Nacional ha sido designada para recibir la obra del Túnel Gambetta y hacerse cargo de la operación y mantenimiento del mismo. Dicha operación se basa en el cumplimiento de protocolo de operación seguridad y emergencia, así como el plan de mantenimiento.

De la misma manera, señala que en caso de eventos extraordinarios que superen la capacidad de respuesta del operador se tiene previsto el apoyo e intervención de agentes externos tales como policía, bomberos, entre otros. Sobre el particular, se recomienda que el Concedente elabore un plan de emergencia o documento equivalente que establezca los procedimientos a seguir ante la probabilidad de ocurrencia de los eventos extraordinarios antes señalados.

383. De lo antes expuesto, considerando que el MTC como Concedente tiene la titularidad de la infraestructura de transportes y define la política del Sector respecto al desarrollo del mismo



con los otros sectores involucrados, la opinión del Regulador es favorable respecto a la inclusión del numeral propuesto. Sin perjuicio de lo expuesto, teniendo en consideración el alcance y efectos de esta modificación corresponde al MEF emitir opinión en el marco de sus competencias.

u) **Modificación del Apéndice 1 del Anexo 11**

384. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 1 del Apéndice 1 Anexo 11 del Contrato de Concesión, que contiene la Memoria Descriptiva del área destinada a la ampliación, desarrollo y mejora de la infraestructura del AIJCh, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1. Ubicación <i>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 Rímac, 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.</i>	1. Ubicación <i>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 Rímac, 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.</i>

385. Al respecto el Concedente ha señalado que "teniendo en cuenta el sustento de la modificación del numeral 1 del Anexo 11, lo que corresponde es actualizar la memoria descriptiva, la cual se adjuntará, después de la verificación del trabajo de campo, que está realizando conjuntamente el Concedente y el Concesionario".

386. De lo antes expuesto, se advierte que el MTC debe complementar la información técnica que sustente los linderos y área destinada a la ampliación del AIJCh, por lo cual, el Regulador es de la opinión que el Concedente previo a la suscripción de la propuesta de Adenda debe culminar los trabajos de campo, complementar la Memoria Descriptiva y formular el Plano respectivo, de tal manera que se sustente los linderos y áreas de los terrenos para la ampliación del AIJCh, a efectos de evitar contingencias interpretativas en el futuro. En ese sentido, el Regulador al no contar con la información necesaria no puede emitir opinión al respecto.

v) **Modificación del numeral 1.1 del Anexo 14**

387. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 1.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, que regula los Requisitos Técnicos Mínimos del AIJCh, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1. Requisitos Técnicos Mínimos 1.1. Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) <i>Para efectos del diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación de los Bienes de la</i>	1. Requisitos Técnicos Mínimos 1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) <i>Para efectos del diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación de los Bienes de la Concesión, el</i>

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
Concesión, el Concesionario deberá cumplir con los "Requisitos Técnicos Mínimos" (RTM), establecidos en el presente anexo así como con lo estipulado en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, según sea modificado periódicamente por el OSITRAN, de ser necesario, contando, previamente, con la opinión del Concesionario.	Concesionario deberá cumplir con los "Requisitos Técnicos Mínimos" (RTM), establecidos en el presente anexo así como con lo estipulado en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, según sea modificado o actualizados periódicamente por el OSITRAN, de ser necesario, contando con la opinión del concedente y el Concesionario, o a requerimiento de estos. <u>Los RTMs aplicables serán aquellos regulados en la normativa de IATA para el Diseño de Aeropuertos (versión 10 o la que la reemplace), OACI, ACI o de entidades especializadas que por encargo de estas resultan aplicables para el caso específico. Asimismo, serán aplicables la normativa de la DGAC, del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento e INDECI o las entidades que las sustituyan. En el caso que exista contradicción entre las normas, se dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión.</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>

388. En la presente propuesta se establece el marco normativo para la aplicación de los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante RTM), incluyéndose el procedimiento para la modificación de los referidos RTM previstos en el numeral 1.51 de la Cláusula 1 del Contrato de Concesión.

- De la inclusión del Marco Normativo

389. Al respecto, la propuesta de modificación señala textualmente lo siguiente:

"1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)

Los RTMs aplicables serán aquellos regulados en la normativa de IATA para el Diseño de Aeropuertos (versión 10 o la que la reemplace), OACI, ACI o de entidades especializadas que por encargo de estas resultan aplicables para el caso específico. Asimismo, serán aplicables la normativa de la DGAC, del

Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento e INDECI o las entidades que las sustituyan. En el caso que exista contradicción entre las normas, se dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión.

390. El sustento remitido por el Concedente, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante Informe N° 1356-2016-MTC/12.08⁴⁸, señala lo siguiente:

- "La propuesta busca viabilizar la modificación de los RTMs de acuerdo a la normatividad IATA, OACI y entes especializados."
- "La facultad de poder priorizar la normativa actualizada sobre los RTMs permitirá dar predictibilidad y sujetar el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del AIJCH, de una manera moderna y con los estándares de vanguardia."
- "Esta actualización de clausula permitirá hacer que dichos cambios a favor del diseño de la infraestructura sean periódicos, totalmente necesarios y enmarcándose en la necesidad de las líneas aéreas y el transporte de los pasajeros y carga."

391. Mediante Informe N° 1315-2016-MTC/25, el Concedente señala lo siguiente:

- "En el contexto actual del AIJCH, con una capacidad de pista limitada y un terminal alcanzando su límite y dado el desfase de los RTMs que fueron originalmente incorporados en el Contrato de Concesión (2001), los RTMs vigentes en el Anexo 14 del Contrato de Concesión deben ser homogenizados en base a la optimización y actualización de la normatividad para diseño de infraestructura de aeropuertos. Otro aspecto que será beneficiado con esta actualización de los RTMs es la que se relaciona con el diseño y los expedientes técnico que debe presentar el Concesionario previo a las obras de ampliación del AIJCH, ya que el Concesionario podría adecuar la infraestructura pendiente de ejecutar de acuerdo a la normativa vigente aplicable y no sujeto a estándares desactualizados".
- "(...) resulta necesario que los RTMs sean actualizados de acuerdo a la normatividad de IATA, especialmente el Airport Development Reference Manual (ADRM) 10ma edición que brinda lineamientos para el diseño de terminales y la conexión a los mismos, así como por la importancia de los documentos OACI que paulatinamente sufren modificaciones, actualizaciones y mejoras desde el punto de vista de planificación, modelación, innovación, tecnológica y mejoramiento de equipos de aeronavegación."

392. De lo señalado por el Concedente, se desprende que la presente modificación tiene como finalidad actualizar los RTMs de acuerdo a la normatividad IATA, OACI y otros entes especializados.

393. La actual redacción del numeral 1.1, brinda un marco general para la aplicación de los RTM, señalando su obligatorio cumplimiento en las etapas de diseño, construcción, operación y mantenimiento de los bienes de la Concesión.

⁴⁸ Con Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC, remite sustento respecto a las modificaciones propuestas a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) del Anexo 14.

394. Con relación a la modificación propuesta por el Concedente, a diferencia de la redacción vigente, estas tienen como finalidad establecer un marco legal aplicable a los distintos RTM regulados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, para lo cual se ha considerado normativa de entidades especializadas en el diseño y operación de aeropuertos, así como las regulaciones de las autoridades nacionales competentes para cada caso.
395. De esta manera, la modificación del numeral 1.1 del Anexo 14, brinda una pauta respecto a los criterios que se aplicarán a los RTM, los cuales pasarán en su mayoría de valores rígidos a valores consignados en la normatividad especializada aplicable.
396. Asimismo, la propuesta señala que, *en el caso que exista contradicción entre las normas, se dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión*; respecto a lo cual es necesario precisar que, para el caso del diseño y operación de los elementos del terminal de pasajeros se priorizará lo señalado en el Manual ADRM (Airport Development Reference Manual) de la IATA. En caso que un determinado RTM no se encuentre contemplado en dicha normativa, se podrá emplear las recomendaciones ACI y FAA.
397. Por otro lado, para el caso del diseño y operación de los elementos del lado aire se priorizará lo señalado en la normatividad OACI y normatividad emitida por la DGAC. Asimismo, para temas referidos a diseño de edificaciones y especificaciones de seguridad se priorizará los requerimientos de la normatividad nacional emitida por Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento e INDECI, en donde se aplicará el valor con el requerimiento más exigente.

• **Respecto a la Modificación de los RTMs**

398. El último párrafo de la propuesta de modificación, señala textualmente lo siguiente:

"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."

399. En la presente propuesta se está adecuando el procedimiento establecido en el numeral 1.1 del Anexo 14 para la modificación de los RTMs, por aquel establecido en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión (modificado mediante la Adenda N° 6).
400. En la redacción actual del numeral 1.1 del Anexo 14, se establece que los RTMs pondrán ser modificados periódicamente por el OSITRAN, contando, previamente, con la opinión del Concesionario. Mientras que, en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión, modificado mediante Adenda N° 6, se incluyó que para la modificación o actualización de los RTMs por parte de OSITRAN, deberá contarse con la opinión del Concedente y del Concesionario. Es decir, actualmente se cuenta con dos procedimientos para la actualización o modificación de RTMs.
401. Respecto a la presente propuesta, el Concedente señala que, su participación en el proceso de modificación de los RTMs, es necesaria, por cuanto tanto tiene *la titularidad de la infraestructura aeroportuaria* y es quien *define la política del sector*; asimismo señala que es *el primer interesado en el diseño de la infraestructura y en la prestación de servicios de calidad* para el bienestar social de la población.



402. Respecto a las competencias para modificar y actualizar los RTMs del Anexo 14, los cuales se encuentran referidos a requisitos de calidad, debemos citar lo señalado mediante Informe N° 1240-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN a través del cual el Regulador emite opinión respecto al proyecto de Adenda N° 6, modificación del numeral 1.51:

"51. La competencia de OSITRAN para verificar y supervisar los RTM resulta consecuencia de las funciones inherentes a los Organismos Reguladores, los cuales son competentes en materia de regulación y cumplimiento de estándares de calidad por parte de los concesionarios (...).

52. *Así, lo anteriormente señalado se encuentra recogido en la normativa vigente. Un ejemplo de ello, es lo dispuesto por el artículo 24° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO), el cual establece lo siguiente:*

Artículo 24.- Normas que Pueden Dictarse en Ejercicio de la Función Normativa.

En ejercicio de la función normativa pueden dictarse Reglamentos y normas de carácter general referidos a los siguientes asuntos:

(...)

- g) Estándares de calidad de la infraestructura y de los servicios que se encuentren bajo la competencia del OSITRAN. Esto incluye la fijación de indicadores técnicos de medición o el uso de indicadores referidos al grado de satisfacción de los usuarios.*

(...)

54. *De otro lado, cabe indicar que el artículo N° 11 del Reglamento de la Ley de Asociaciones Público - Privadas, aprobado por Decreto Supremo N° 146-2008-EF, establece que los organismos reguladores son competentes en materia tarifaria, facilidades esenciales y calidad del servicio."*

403. Como podemos observar, conforme a lo expuesto en el Informe N° 1240-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, modificar o complementar periódicamente los RTM es una facultad del Regulador. Por lo tanto, considerando que el numeral 1.51 del Contrato de Concesión, no elimina ni modifica esta competencia del Regulador, consideramos procedente su inclusión en el numeral 1.1 del Anexo 14.

404. Asimismo, consideramos favorable esta modificación dado que podría darse el caso que exista algún RTM no recogido por la normativa mencionada, por lo que, para su modificación o actualización, deberá aplicarse el procedimiento establecido en el numeral 1.51 de la Cláusula 1 del Contrato de Concesión, estableciéndose un único procedimiento para la modificación o actualización de RTMs.

405. Por lo antes expuesto, la opinión de OSITRAN es favorable a la propuesta formulada



w) Con respecto a la propuesta de eliminación del Anexo 14

406. Mediante Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, el Concedente remite el sustento de la Dirección General de Aeronáutica Civil, respecto a la propuesta de modificación de los RTMs contenidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, cuyo análisis será desarrollado en el Anexo 1, que se adjunta al presente Informe.

x) Eliminación del Anexo 19

407. El Concedente, señala que el Anexo 19 establece los *triggers* o gatillos de demanda que determinarían la necesidad de ejecutar las Mejoras Eventuales para satisfacer los niveles de calidad de servicio establecidos en el Contrato de Concesión. En este contexto, el Anexo 19 establecía que el terminal de pasajeros debía contar con nivel de servicio IATA B, así como escalas variables que determinaba en función al número total de pasajeros el desarrollo de la infraestructura del terminal nacional e internacional.
408. Es necesario mencionar que el Anexo 19 ha quedado desfasado por 2 razones. En primer lugar, el nivel de servicio IATA B ha sido reemplazado de acuerdo a la versión 10 del Manual de IATA para el Diseño de Aeropuertos. En segundo lugar, las escalas variables no son aplicables a la situación actual del AICH en la que existe un único terminal con flujos de pasajeros conjuntos (nacional e internacional). Es necesario recordar que el supuesto sobre el que se construyen las escalas variables es que el aeropuerto registra flujos de pasajeros segregados en un terminal nacional y otro internacional.

409. Por lo expuesto anteriormente, se emite opinión favorable respecto de la eliminación de dicho Anexo.

y) Sobre la Cláusula Cuarta del proyecto de Adenda – Declaración de las Partes

410. Mediante la Cláusula Cuarta del proyecto de Adenda N° 7, las Partes efectúan las siguientes declaraciones:

"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.

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)."



411. En la presente cláusula del proyecto de adenda, se propone que, durante la ejecución de las obras de Ampliación del Aeropuerto, no le será exigible al Concesionario el cumplimiento de los RTMs en el Terminal de Pasajeros existente. Asimismo, se establece que el terminal actual mantendrá las características de diseño y operación vigente a la fecha de suscripción de la presente Adenda N°7.

- De los RTMs no exigibles al Concesionario

412. Al respecto, la propuesta señala textualmente lo siguiente:

"CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

(...).

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 (...)"

413. Sobre el particular, en el análisis remitido por el Concedente se señala lo siguiente:

"6.173 Respecto a que durante la ejecución de las obras de ampliación del Aeropuerto no será exigible el cumplimiento de RTMs al Concesionario en lo que respecto a la infraestructura existente, esta declaración tiene sustento técnico ya que durante la ejecución de la fase de ampliación del AIJCH posiblemente la infraestructura existente del Aeropuerto presente etapas donde algunos niveles de servicio se verán afectados por las obras que se van a ejecutar."

414. Del sustento remitido por el Concedente podemos observar que, atribuye el incumplimiento de los RTM a las posibles afectaciones que puedan generarse en la infraestructura actual a consecuencia de la ejecución de las obras para la ampliación del Aeropuerto; como, por ejemplo: afectaciones por emisión de polvo, disminución de espacios de circulación por paredes temporales, ocupación de espacios públicos para almacenaje de equipos y materiales, generación de ruido, entre otros; afectaciones que comúnmente suceden durante la ejecución de obras.

415. Respecto del sustento remitido por el MTC, debemos señalar que dicho escenario no es posible toda vez que el nuevo terminal se encontrará ubicado y se construirá a una distancia de 1000 m. respecto al terminal existente, por lo que su operación no podrá verse afectada por la ejecución de las obras.

416. Por otro lado, este Organismo considera que el incumplimiento de RTMs que se generará hasta la puesta en operación del segundo terminal, se deberá a la falta de espacio para el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria existente, es decir, dadas las proyecciones de crecimiento de la demanda y el atraso en el crecimiento de la infraestructura del AIJCH (construcción del segundo terminal), se presentará un déficit de capacidad que no podrá satisfacer la demanda de pasajeros que se presente en los próximos años, con los requisitos de calidad exigidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión.

417. Los requisitos de calidad que regulan el espacio requerido de los distintos ambientes en el terminal de pasajeros y los tiempos de espera máximos que perciben los pasajeros, son

aquellos parámetros regulados por el Nivel de Servicio Óptimo de la IATA, el cual ha sido incluido como numeral 1.20 en la propuesta de modificación del Anexo 14. De igual manera, en el Anexo 14, se establece requisitos de número de posiciones en la playa de estacionamiento de vehículos en función al número de pasajeros, los cuales también se verán incumplidos por la falta de espacio para su ampliación. Este requerimiento ha sido incluido como numeral 1.22.A en la propuesta de modificación del Anexo 14.

418. Por lo antes expuesto, considerando que, según el proyecto de Adenda N°7, el segundo terminal de pasajeros entrará en operación en el año 2023 y que las expectativas de crecimiento de pasajeros muestran una tendencia positiva en este periodo de transición⁴⁹; emitimos opinión favorable respecto a la no exigencia de cumplimiento de los RTMs 1.20 y 1.22.A, debido a la falta de espacio para la ampliación del terminal de pasajeros.
419. Por otro lado, la propuesta de la Cláusula Cuarta señala que se suspenderán aquellos 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"*, respecto a lo cual debemos señalar que el Anexo 14 del Contrato de Concesión no especifica cuáles son RTM operativos, de diseño o de capacidad, por lo que consideramos necesario se precisen los numerales de los RTMs que no podrán cumplirse debido a la falta de crecimiento del terminal.
420. Como se señaló anteriormente, este Organismo considera que existen dos (02) RTMs que se verán afectados durante este periodo de transición, el numeral 1.20 referido al cumplimiento del nivel de servicio óptimo en el terminal de pasajeros y el numeral 1.22.A referido al número de posiciones de estacionamiento de vehículos (numerales de acuerdo a la propuesta de modificación del Anexo 14). Por lo que deben consignarse en la presente cláusula.

- De los Mejores Esfuerzos del Concesionario

421. La propuesta señala textualmente lo siguiente:

"CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

(...). 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."

422. Sobre el particular, en el análisis remitido por el Concedente se señala lo siguiente:

"6.173 (...)

"Finalmente, el Concesionario se está comprometiendo a hacer sus mejores esfuerzos a fin de mantener los niveles y estándares de calidad y servicio, esta declaración va de

⁴⁹ Denominamos periodo de transición a los años transcurridos hasta la puesta en operación del segundo terminal de pasajeros y segunda pista.



la mano con la intencionalidad de la declaración propuesta que solo busca que el Concesionario pueda tener predictibilidad durante la etapa de ampliación del AIJCH"

423. Con relación a lo propuesto en la presente cláusula, referido a que 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, consideramos que no se encuentra claramente establecido el alcance de los mejores esfuerzos que vaya a realizar el Concesionario. Por tal razón, al tratarse de estándares de calidad directamente vinculados a la infraestructura, es competencia de OSITRAN realizar la verificación continua respecto al cumplimiento de los RTMs 1.20 y 1.22.A, a fin de determinar si el incumplimiento obedece a la imposibilidad de contar con áreas adicionales para su ampliación, lo cual pasaremos a explicar a continuación.
424. Como señalamos en el párrafo anterior, corresponde a OSITRAN supervisar periódicamente el cumplimiento de los RTMs contenidos en el Anexo 14 de Concesión. Para el caso del RTM del numeral 1.20, el cual establece la exigencia de cumplir con el nivel de servicio óptimo, corresponde verificar cada uno de los parámetros del Cuadro N° 3.4.5.3 del Manual ADRM de la IATA, parámetros mínimos de áreas y máximos de tiempos máximos de espera para todos los sistemas o facilidades que se prestan en el aeropuerto: hall de salidas, check-in, control de seguridad, migraciones salidas y llegadas, salas de embarques, salas de recojo de equipaje y hall de llegadas. Así, estimamos que estos parámetros se irán incumpliendo paulatinamente desde la actualidad hasta el año 2023, toda vez que cada uno de ellos procesa distintos tipos de pasajeros: nacional, internacional, llegadas, salidas y tránsito (los cuales no irán creciendo en la misma proporción).
425. Por lo tanto, en la verificación periódica que realizará OSITRAN se evaluará que el incumplimiento de alguno de los parámetros del nivel de servicio óptimo, como, por ejemplo, tiempo máximo de espera en el servicio check in o espacio (m² por pasajero) en el control de seguridad, sea consecuencia de la falta de espacio para la ampliación de determinado ambiente, y no a otros factores que si pueden ser responsabilidad del Concesionario, como por ejemplo, mejora de procesos para la asignación de mostradores, mayor personal para orientación al público, priorización de espacios para su utilización con fines operativo y no comerciales, reconfiguraciones de áreas, entre otros.
426. Finalmente, debemos agregar que esta verificación de cumplimiento de RTMs referidos a niveles de servicio, forma parte de las actividades de supervisión de OSITRAN y se vienen realizando anualmente a través de la contratación de una empresa especializada en la materia.

• **Respecto de la Aplicación de la Versión 10 del Manual de Diseño de la IATA**

427. El tercer párrafo de la propuesta señala textualmente lo siguiente:

"CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

(...)

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)."

428. Sobre el particular, en el análisis remitido por el Concedente se señala lo siguiente:

"6.173 (...)

"Sobre la parte que señala 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. Esta declaración se propone ya que durante la fase de ampliación el Regulador deberá seguir supervisando la calidad de la infraestructura del Aeropuerto y a fin de no generar confusión respecto a su actuar y tener predictibilidad respecto a los parámetros con que se supervisará la infraestructura resulta necesario que mediante la presente declaración se señale que la versión 10 de Manual IATA será aplicable a toda la infraestructura cuando termine la ampliación".

429. Con relación a lo señalado por el Concedente, debemos precisar que el Regulador tiene claridad respecto a los requisitos contenidos en la versión 10 del Manual ADRM de la IATA, que corresponden ser exigidos en el actual terminal de pasajeros. Siendo uno de estos requisitos el cumplimiento del nivel de servicio óptimo establecido en el Manual ADRM de la IATA para las instalaciones del terminal de pasajeros existente, lo cual es consistente con lo recomendado por IATA en el numeral 3.4.6 del Manual ADRM de la IATA:

3.4.6 Evaluación de la demanda y la capacidad

La evaluación demanda-capacidad se realiza generalmente en cada elemento terminal para la hora pico de planificación. En la siguiente sección se da un enfoque inicial cuando se considera el uso de reglas básicas (por ejemplo, ecuaciones de capacidad). Se pueden encontrar otras ecuaciones de capacidad específicas para cada instalación y para cada proceso individual. Deberían considerarse los siguientes pasos para realización de evaluaciones de capacidad para instalaciones de procesamiento, almacenamiento y circulación, tanto existentes como proyectadas.

430. Como podemos observar, la IATA señala que las evaluaciones de capacidad (referidos a parámetros de espacio y tiempos del nivel de servicio óptimo) pueden aplicarse tanto para instalaciones existentes como para instalaciones nuevas, como sería el actual y futuro terminal del AIJCh.
431. Sin embargo, tenemos claro que existen características de diseño de la terminal que sí deberán mantenerse, como son el ancho del corredor del espigón (10 m.), el espacio para las filas *check in* (9 m.), el espacio entre fajas de recojo de equipaje (18 m.), el ancho de vereda (6.1 m.), entre otros; toda vez que para su diseño se consideraron distintos factores como

son la configuración de las salas de embarque, la existencia de pasarelas mecánicas, los flujos de pasajeros (salida, llegadas, nacional, internacional y tránsito), requerimientos de evacuación y disposición de espacios para uso comercial, requisitos que no pueden modificarse.

432. Por lo antes señalado, consideramos que la redacción propuesta en el tercer párrafo debe modificarse, toda vez que al señalar que no le será aplicable lo establecido en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA, se incluye también, además de los requerimientos de diseño, la totalidad de los parámetros para el nivel de servicio óptimo, los cuales sí serán supervisados por el OSITRAN durante el periodo de transición, a fin de determinar los parámetros que no le serán exigibles al Concesionario. En ese sentido, para la presente cláusula se propone la siguiente redacción a fin de otorgar claridad durante su ejecución:

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, no le será exigible al CONCESIONARIO el cumplimiento de los RTMs ~~referidos a espacio y tiempo de espera~~ máximo de los numerales 1.20 y 1.22.A contemplados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión ~~únicamente en lo que corresponde a la operación de la infraestructura existente del AEROPUERTO~~, en aquellos niveles de servicio en los que el CONCESIONARIO estuviera impedido de cumplir, los cuales serán determinados anualmente por OSITRAN. Sin embargo, Comprometiéndose, el CONCESIONARIO en hacer sus mejores esfuerzos, a fin de mantener los niveles y estándares de calidad y servicio establecidos en el Contrato de Concesión, en aquellos RTMs que no podrán ser cumplidos.

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).~~

z) Sobre la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda – Compromisos de las Partes

433. Mediante la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda N° 7, las Partes se comprometen a lo siguiente:

CLÁUSULA QUINTA: COMPROMISOS DE LAS PARTES

5.1 Las Partes se comprometen a lo siguiente

- A. Puente Santa Rosa: El CONCEDENTE se obliga a la construcción de un puente sobre el Río Rimac hasta el lindero del área de la concesión. El puente será la vía de acceso principal al nuevo terminal de pasajeros del AEROPUERTO. El CONCEDENTE se obliga a tenerlo en condiciones operativas a más tardar a los cuatro (4) años contados desde el 01 de julio de 2017.

El CONCESIONARIO se obliga a realizar la conectividad de dicho puente dentro del área de la concesión. Las Partes acuerdan realizar las coordinaciones necesarias para garantizar la conectividad del puente y el Aeropuerto.

- B. Servidumbre: El CONCEDENTE se obliga a constituir una servidumbre de paso, gratuita y perpetua, a favor del AEROPUERTO para facilitar el acceso a las nuevas instalaciones del AEROPUERTO a través del área remanente del predio Benavides Ardiles.
- C. 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 de presentarse cualquier afectación al proyecto de ampliación, a las operaciones o a las instalaciones del AEROPUERTO causadas por esta infraestructura, por causas no imputables al CONCESIONARIO, asumirá de manera inmediata las acciones y la totalidad de los costos necesarios para solucionar dicha afectación. En caso el CONCEDENTE no tome acciones inmediatas, el CONCESIONARIO directamente o través de sus contratistas podrá adoptar las medidas necesarias y asumirá los costos para reparar o minimizar los daños como consecuencia de la afectación, los mismos que serán descontados de la Retribución luego de que los montos sean aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del OSITRAN.
- 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.

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.

- 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 presente Contrato de Concesión y de acuerdo a los lineamientos del Anexo 14 del presente 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 presente cláusula, 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 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.

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

434. En la Propuesta del numeral 5.1 de Clausula Quinta, como Compromisos de las Partes, se identifican:

- A. Puente Santa Rosa: Construcción de un puente sobre el Rio 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.
- B. 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.
- C. 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.

435. El Concesionario, sobre la propuesta de modificación de la Cláusula Quinta, señala que de manera concordante con los sustentos establecidos para la modificación del Anexo 11 y de los compromisos asumidos por las Partes en la presente cláusula, entiende que debe determinarse de manera general que el Concedente debe asumir la responsabilidad por cualquier daño perjuicio o similar que afecte a los bienes de la concesión o que impida, dificulte y/o limite el cumplimiento de las obligaciones contractuales de LAP, así como el eventual resarcimiento que corresponda producto de la remoción, reacondicionamiento, operación y/o mantenimiento de las preexistencias e infraestructuras que coexistirán dentro del área de la concesión.

436. Por su parte, el Concedente señala mediante la cláusula quinta que se presentan los compromisos que asumen las Partes por la presente adenda al Contrato de Concesión; los cuales ameritan la realización de una serie de acciones público – privadas que forman parte de la presente adenda en forma de declaración, con la finalidad de brindar las garantías y seguridades al proyecto de ampliación del AIJCh en lo que corresponde a los riesgos que deben ser mitigados.

437. Al respecto el Regulador señala que:

- En lo que respecta al acápite A (Puente Santa Rosa) de dicha cláusula, en base al sustento presentado por el Concedente que fija como uno de los compromisos construir un puente sobre el Río Rímac hasta el lindero del área de la concesión, por tratarse de competencias que derivan de su calidad de infraestructura, fijando un plazo de cuatro años para cumplir este compromiso contado desde 01 de julio de 2017, plazo que guarda relación con el plazo para la construcción de la Segunda Pista; en tal situación, el Regulador opina favorablemente respecto al plazo propuesto, ya que es necesario que el puente esté operativo antes que entre en operación la Segunda Pista y Nuevo Terminal.



- En lo que respecta al acápite B (Servidumbre) de la citada cláusula, en base a lo señalado por el Concedente que el sustento para aceptar el compromiso de servidumbre es que la infraestructura nueva que va desarrollar el Concesionario necesita de vías de acceso y conectividad, particularmente con la Av. Gambetta, que permita su desarrollo y puesta en operación a tiempo; en tal situación el Regulador opina favorablemente respecto a la servidumbre de paso propuesta.
- Con respecto al acápite C (Interceptor Norte), en base al sustento del Concedente que señala que por tratarse dicho interceptor de una infraestructura pública, de darse alguna afectación al proyecto de ampliación o instalaciones al aeropuerto por esta causa y que no sea imputable al Concesionario, el Concedente asumirá los costos para solucionar dicha afectación, los mismos que serán descontados de la Retribución luego de que los montos sean aprobados por el Concedente, previa opinión de OSITRAN. Se precisa que para la emisión de opinión de OSITRAN el Concesionario deberá presentar el expediente técnico que la sustente los costos de afectación citados. De lo expuesto, el Regulador opina favorablemente.
- Con respecto al acápite D (Colectores Bocanegra y Aeropuerto), en base al sustento del Concedente que la remoción o reubicación de estos colectores se encarga al Concesionario por ser más beneficioso al proyecto de ampliación del Aeropuerto, ya que el Concesionario de acuerdo a su programa de ejecución de obra podrá ejecutarlo en el momento más idóneo que no afecte la ampliación del Aeropuerto; asimismo, por la precisión que los documentos técnicos de la remoción o reubicación deberán contar con la aprobación de SEDAPAL, por ser de competencia, y que la responsabilidad, operación y mantenimiento correrán a cargo de dicha empresa. De lo expuesto, el Regulador opina favorablemente. Sin perjuicio de lo antes señalado se requiere que se identifique y adjunte el plano que se indica en el proyecto de adenda.
- Con respecto al acápite E (Montículo Av. Centenario), en base al sustento del Concedente, por ser de su responsabilidad, que el Concedente se obliga como máximo al 31 de diciembre de 2019 retirarlo, señalando que el plazo ha sido aceptado por el Concesionario; en tal sentido, el Regulador recomienda se garantice la eliminación del citado 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. De lo expuesto, el Regulador opina favorablemente.
- Sin perjuicio de lo antes señalado se requiere en el proyecto de adenda complementar el dato de la elevación del citado montículo y se adjunte el plano que se indica.
- Con respecto al acápite F (Línea de Impulsión Sarita Colonia), en base al sustento del Concedente que la remoción o reubicación de esta línea de impulsión, que se encuentra en el área de ampliación, se encarga al Concesionario a fin de no retrasar la ampliación del Aeropuerto y facilitar la adecuación de esta infraestructura de acuerdo a su programa de ejecución de obra del concesionario, lo cual genere que la ampliación del Aeropuerto no tenga retrasos y todo se encuentre dentro de la esfera del Concesionario; asimismo, por la precisión que los documentos técnicos de la remoción o reubicación deberán contar con la aprobación de SEDAPAL, por ser de competencia, y que la responsabilidad, operación y mantenimiento correrán a cargo de dicha empresa. De lo expuesto, el Regulador opina favorablemente. Sin perjuicio de lo antes señalado se requiere en el



proyecto de adenda complementar el dato de longitud de la citada línea y se adjunte el plano que se indica.

- En lo que respecta al acápite G (Sistema de Luces de la segunda Pista de Aterrizaje en base al sustento del Concedente que señala que se incluye el compromiso para que el sistema de luces sea adecuado por el Concesionario, a fin de que sus elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación se encuentran dentro del área de concesión, precisando que el Concedente reconoce que esta adecuación podrá implicar un diferencial de costos que serán descontados por el concesionario de la Retribución, luego que los montos sean aprobados por el concedente, previa opinión de OSITRAN. Se precisa que para la emisión de opinión de OSITRAN el Concesionario deberá presentar el expediente técnico que sustente el diferencial de costos. De lo expuesto, el Regulador opina favorablemente.
- Respecto a la presencia del Montículo Av. Centenario y servidumbres necesarias para la instalación de las luces de aproximación, el Regulador recomienda se garantice la eliminación del citado 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 código D y E, de acuerdo a la evaluación realizada por la DGAC.



438. En la Propuesta del numeral 5.2 de Clausula Quinta, como Compromisos de las Partes, se propone que todos los costos en los que incurra el Concesionario como consecuencia de la construcción y adecuación de los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación de la segunda pista, o reubicación, remoción, remediación, reparación o cualquier otra forma de intervención con relación a las pre existencias detalladas en los literales C (Interceptor Norte) y E (Montículo Av. Centenario) del numeral 5.1 de la presente clausula, que afecte la ejecución del proyecto de ampliación, serán asumidas en su totalidad por el Concedente.

439. Al respecto, los costos generados con relación a la reubicación, remoción, remediación, reparación o cualquier otra forma de intervención con relación a la pre existencia del Interceptor Norte, en caso lo ejecute el Concesionario, deberá ser debidamente sustentada mediante el expediente técnico correspondiente.



440. En lo que respecta a los costos generados, 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, el diferencial de costos de la obra deberá ser debidamente sustentado mediante el expediente técnico correspondiente.

441. Con relación al segundo terminal, es necesario mencionar que el Contrato de Concesión⁵¹ ha establecido como definición de Mejoras⁵² aquellos bienes muebles e inmuebles que realizará el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Así también, ha establecido como Mejoras al producto de las inversiones a realizarse sobre los bienes de la Concesión y que están destinados a optimizar la infraestructura aeroportuaria; no obstante, el segundo terminal, al tener fecha de inicio, ya se convirtió en una mejora obligatoria.

⁵¹ Los numerales 1.31, 1.32, 1.33 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión definen el significado de Mejoras y de Mejoras Complementarias y Eventuales.

⁵² 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.

442. Por otro lado, es importante mencionar que, dentro del marco de compromiso entre las partes, se debe fijar 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.

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° 5023-2016-MTC/25, y complementada por el Oficio N° 0030-2017-MTC/25, cumple con los requisitos de admisibilidad previstos en el Contrato y la normativa vigente.
2. El proyecto de Adenda N° 7 remitido por el Concedente tiene por objeto asegurar -a través de una propuesta integral- el cumplimiento de la finalidad del Contrato de Concesión, mediante el establecimiento de 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.
3. Del análisis técnico realizado podemos arribar a las siguientes conclusiones:
 - **Sobre la modificación de la definición de Acreedores Permitidos**
4. Con respecto a la modificación del inciso (iii) de la cláusula 1.1., el Concedente propone eliminar la palabra "comercial" y dejar la frase "institución financiera". Sobre este punto debemos señalar que de la evaluación efectuada se considera que la frase "institución financiera" corresponde a un significado más general que "institución financiera comercial", no generando dicha modificación un cambio en los requisitos que debe cumplir en empresa para ser calificada como Acreedor Permitido, por lo que se emite opinión favorable respecto a este cambio.
5. Con respecto a la modificación del inciso (iv) de la cláusula 1.1., referida a la posibilidad de que podrá ser acreedor permitido la institución financiera internacional que tenga una clasificación de riesgo otorgada por una clasificadora de riesgo internacional de reconocido prestigio, no menor a la clasificación de la deuda soberana peruana de largo plazo en moneda extranjera, debemos señalar que ésta se condice con lo considerado en contratos y proyectos de contrato de concesión recientes, por lo cual se emite opinión favorable al respecto.
6. Con respecto al inciso (vi) de la cláusula 1.1., ésta busca exceptuar de la subordinación de las acreencias a aquellos Acreedores Permitidos que, siendo socios de LAP, sean a su vez una institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano es miembro. Sobre ello, es preciso indicar que 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. Asimismo, se advierte 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. Por las consideraciones antes mencionadas, se emite opinión desfavorable al respecto.



7. Con respecto a la modificación del inciso (vii) de la cláusula 1.1., ésta se considera razonable dado que se permite que el Concesionario pueda acceder a condiciones de financiamiento más ventajosas al tener la posibilidad de efectuar emisiones públicas o privadas dirigidas a inversionistas institucionales locales o del extranjero, siempre y cuando el Concedente no otorgue más garantías o asuma más compromisos de pago que los establecidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, en relación a la modificación referida a que los inversionistas institucionales puedan ser constituidos en Perú o en el extranjero, se considera que ésta da flexibilidad en la estructuración del financiamiento, con lo cual se podría optimizar el costo de financiamiento de la concesión; por lo que se emite opinión favorable al respecto.
8. En el caso de la propuesta de modificación del literal viii) de la cláusula 1.1., se incorpora la adquisición de instrumentos de deuda como alternativa de adquisición de cualquier persona natural o jurídica mediante oferta pública o privada; esta propuesta de modificación se considera razonable, por lo que se emite opinión favorable al respecto.
9. Respecto a la incorporación del penúltimo párrafo en la cláusula 1.1., se debe señalar que si bien el representante de los adquirentes de valores mobiliarios o instrumentos de deuda pueden actuar como acreedores permitidos, ello debería ser únicamente de forma temporal. En tal sentido, no es razonable considerar que un representante y/o intermediario de los adquirentes ejerza de forma permanente las funciones de un acreedor permitido, dado que el acreedor permitido es la persona (natural o jurídica) que finalmente financia la concesión; por lo que se emite opinión desfavorable al respecto.
10. Respecto al último párrafo de la cláusula 1.1., la introducción de la definición de Agente de Garantías y Agente Administrativo, se considera razonable a efectos de gestionar de forma adecuada la deuda contraída por el Concesionario, siendo así, se emite opinión favorable sobre este extremo de la propuesta de modificación.

• **Sobre la modificación de la definición de Ingresos Brutos**

11. La modificación contractual propuesta busca redefinir el concepto de Ingresos Brutos, excluyendo de éstos los siguientes conceptos:

— En el inciso (i), los ingresos financieros, los cuales abarcan los intereses producto de instrumentos financieros de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad, los ingresos por diferencia de cambio, ganancia por instrumento de cobertura, descuentos obtenidos por pronto pago, entre otros; así como las penalidades.

En lo referido a los intereses producto de instrumentos financieros de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad, corresponde indicar que estos no derivan directamente del aprovechamiento de los bienes de la Concesión, sino que se generan por incumplimientos contractuales de terceros que contratan con LAP, los cuales no resultan oponibles al Estado, el cual recibe el Pago por la Retribución de manera oportuna por parte de LAP. Asimismo, tal como ha indicado el Concedente, a través de dicha modificación se busca reconocer de manera expresa el criterio que se viene aplicando a efectos del cálculo de los ingresos brutos. En virtud a lo expuesto, se da opinión favorable a la propuesta de modificación.

En lo referido a los ingresos por diferencia de cambio, se generan por el tratamiento contable por el registro de operaciones comerciales y consisten en ajustar el valor de los activos y

pasivos en moneda nacional o extranjera, dependiendo de la moneda que se utilice en la contabilidad, a una tasa de cambio oficial vigente al último día del mes o año en que se realiza el cierre. Los ajustes por diferencias de cambio pueden generar ingresos en un periodo y pérdidas en el siguiente, dependiendo de las variaciones de cambio que registre la moneda extranjera. Al respecto, dado que estos ingresos no forman parte del objeto de la concesión, resulta conveniente que los ingresos provenientes por diferencias de cambio que se originen por el tratamiento contable al registrar un activo o un pasivo no se consideren en la base para el cálculo de la Retribución al Estado, por lo que se da opinión favorable a la propuesta de modificación.

Respecto a los ingresos derivados por descuentos por pronto pago, cabe indicar que estos tienen por finalidad incentivar a los clientes a que realicen el pago de sus deudas en un plazo menor al acordado, optimizando los recursos disponibles del Concesionario. En ese sentido, el registro contable de los ingresos por descuentos por pronto pago no representa un ingreso efectivo para LAP por la prestación de servicios derivados de la explotación de la Concesión, sino que se deriva de la política de pagos de la empresa y la toma de decisiones de la misma de acuerdo a su capacidad de pago en su relación con terceros. Por lo tanto, se emite opinión favorable sobre esta propuesta de modificación.

Con respecto a la inclusión del texto "entre otros" dentro del inciso (i) de la definición de Ingresos Brutos, se considera que ello dejaría abierta la posibilidad de excluir más conceptos de dicha definición, sin que previamente hayan sido analizados a efectos de determinar si corresponde o no su exclusión, pudiendo afectar el monto que el Concesionario debe pagar por concepto de Retribución al Estado. Por tanto, es necesario que todos aquellos conceptos que se pretenda excluir estén claramente definidos en el Contrato de Concesión, motivo por el cual se da opinión desfavorable a la propuesta de modificación.

El Concedente no ha sustentado la exclusión de las "penalidades" de la definición de Ingresos Brutos, por lo que no queda claro a qué tipo de penalidades se refiere. Asimismo, tampoco ha sustentado la exclusión del término "ganancias por instrumentos de cobertura", motivo por el cual, este Regulador no cuenta con el sustento necesario que le permita realizar la evaluación respectiva, por lo que se emite opinión desfavorable.

— En el inciso (vi), las indemnizaciones por daño, así como las penalidades derivadas de contratos con terceros.

Los ingresos generados por los conceptos mencionados (indemnizaciones por daños y penalidades derivadas de contratos con terceros) no están relacionados directamente al aprovechamiento económico de la infraestructura aeroportuaria, ya que se producen 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. Los importes recibidos por dichos conceptos sirven para cubrir los gastos que tenga que incurrir el Concesionario para reparar o sustituir un bien, o para reanudar la relación comercial en los contratos con terceros; en ningún caso representarán beneficios económicos para el Concesionario. En tal sentido, los referidos ingresos deben excluirse de la base para el cálculo de la Retribución al Estado, por lo que se da opinión favorable a la propuesta de modificación.

— En el inciso (vii), los montos generados por la cesión; arrendamiento o explotación de bienes del Concesionario.

La modificación busca eliminar la condición "*ni estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto*", con lo cual se excluiría de los Ingresos Brutos (y, por tanto, del pago de la Retribución), los montos generados por la cesión, arrendamiento o explotación de bienes adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales, que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión, aun cuando éstos estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el AIJCh.

El Concedente ha indicado que la propuesta de modificación de esta cláusula se basa en el hecho que, cuando el Concesionario decide dar de baja activos considerados como bienes propios, estos ya no guardan relación con la prestación de servicios aeroportuarios. Así, cuando LAP decide dar de baja un bien mueble, lo hace por motivos de obsolescencia tecnológica, falta de respaldo técnico, análisis costo-beneficio, depreciación, entre otros. Por lo tanto, la venta de un bien mueble o equipo dado de baja por parte del Concesionario, el cual no se encuentra destinado a la prestación de servicios aeroportuarios de la Concesión, no debería estar afecta al pago de Retribución al Estado. Adicionalmente, el Concedente señala que cuando el Concesionario vende un activo dado de baja, obtiene un valor residual que no está relacionado con la recuperación de la inversión, sino está directamente relacionado con financiar la adquisición del activo de reemplazo, por lo que no exceptuarlo del pago de Retribución podría desincentivar el reemplazo de bienes por parte del Concesionario.



De conformidad con lo dispuesto en el Contrato de Concesión, todas aquellas mejoras (bienes muebles e inmuebles) que incidan en la prestación de los servicios aeroportuarios se encuentran dentro de la definición de Bienes de la Concesión y, por lo tanto, los ingresos que se generen por la cesión, arrendamiento o explotación de los mismos, forman parte de los Ingresos Brutos afectos al pago de Retribución al Estado. En tal sentido, a efectos que los montos generados por la cesión, arrendamiento o explotación de bienes del Concesionario y/o sus filiales no formen parte de la definición de Ingresos Brutos, estos bienes no deberán estar siendo empleados en la prestación de servicios aeroportuarios al momento de la realización de dichas transacciones.



Con el fin de que la modificación propuesta refleje lo solicitado por el Concedente sin que se vulnere lo establecido en el Contrato de Concesión, este Regulador propone una redacción alternativa en el texto de la adenda: "*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*".

A través de esta precisión, resulta factible que los ingresos que perciba el Concesionario por la cesión, arrendamiento o explotaciones de bienes que ya no estén siendo empleados en la prestación de servicios aeroportuarios (al haberse dado de baja, por ejemplo) puedan estar excluidos de los ingresos afectos al Pago de la Retribución al Estado.



En tal sentido, se da opinión desfavorable a la modificación propuesta, toda vez que se ha propuesto una alternativa distinta a la contemplada en el proyecto de adenda que responde al sustento alegado por el Concedente. Sin perjuicio de ello, dado que la propuesta de modificación podría afectar la base para el cálculo de la Retribución al Estado, corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas, en el marco de sus competencias, emitir su pronunciamiento.

- Agregar el inciso (x), que excluye de los Ingresos Brutos a las provisiones contables por el reconocimiento de ingresos estimados, en la aplicación de la CINIIF 12 y normas contables similares respecto de los servicios de construcción de las mejoras efectuadas.

En aplicación de la CINIIF 12, LAP presta servicios de construcción con arreglo a los términos del Contrato de Concesión a cambio de una contraprestación. Dicha contraprestación se reconoce contablemente a valor razonable del servicio, lo cual da lugar al reconocimiento de un activo intangible; es decir, como contraprestación por el servicio de construcción, LAP recibe el derecho a la explotación de la infraestructura objeto de la construcción o mejora, sin recibir realmente un ingreso por parte del Concedente, dado que es una concesión autosostenible. En tal sentido, dado que la provisión de ingresos derivados del servicio de construcción es un tratamiento netamente contable, no corresponde que se considere bajo el concepto de Ingresos Brutos sujetos al pago de la Retribución al Estado, por lo que se emite opinión favorable. Sin perjuicio de ello, dado que la exclusión de los conceptos mencionados podría afectar la base para el cálculo de la retribución al estado, corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas emitir su pronunciamiento.

- **Sobre la modificación de la definición de Valor Contable de las Mejoras**

- 
12. El numeral 1.60 referido al Valor Contable de las Mejoras, establece que, 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 Contrato de Concesión, referida a la supervisión de obras. Esta cláusula establece, entre otros, dispone que los costos derivados de la supervisión de la ejecución de las Mejoras, serán asumidos por el Concesionario, estableciéndose un tope de hasta por el cinco por ciento (5%) de la inversión necesaria para la construcción de las Mejoras, incluido el impuesto que se aplica al valor agregado en la transferencia de bienes.

- 
13. La modificación propuesta eliminaría la referencia a la cláusula 24.3, indicándose que la supervisión será realizada de conformidad con el procedimiento aprobado por OSITRAN. A través de la propuesta de modificación se busca que se establezca que OSITRAN supervisará las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios a través de los procedimientos establecidos por este Organismo Regulador. Lo expuesto permitirá que el marco contractual se ajuste al marco legal vigente, que dispone que corresponde a OSITRAN supervisar las inversiones realizadas (lo que incluye las Mejoras), tanto por el Concesionario como las ejecutadas por los operadores secundarios (terceros), para lo cual, en ejercicio de su facultad normativa, emite las disposiciones reglamentarias que considere pertinentes a efectos de llevar a cabo dicha supervisión de inversiones.

- 
14. Del análisis realizado se advierte que la modificación propuesta se ajusta al marco normativo vigente, en virtud del cual OSITRAN puede emitir disposiciones normativas a efectos de supervisar la ejecución de las inversiones realizadas por terceros que se encuentran bajo su ámbito de competencia. Sin perjuicio de ello, dado que la cláusula vigente de valor contable hace una remisión a la cláusula 24.3, la misma que contempla la obligación de LAP de solventar el costo de la supervisión de las mejoras que se ejecuten, se requiere que la propuesta de modificación sea reformulada a efectos que quede claramente establecido que dicha obligación se mantiene incluso respecto de las inversiones ejecutadas por operadores secundarios, tal como viene ocurriendo a la fecha. De no efectuarse dicha precisión, se pone en riesgo la supervisión de las inversiones ejecutadas por operadores secundarios.

15. Por lo expuesto, se emite opinión favorable a la modificación propuesta, sujeto al levantamiento de la observación realizada.

• **Sobre la modificación del numeral 3.1 (Vigencia de la Concesión)**

16. El numeral 3.1 del proyecto de Adenda plantea modificar el plazo de la Vigencia de la Concesión, ampliando el periodo de treinta (30) años, contemplado en el diseño original de la Concesión, a cuarenta (40) años, contados a partir de la Fecha de Cierre.

17. Con la finalidad de sustentar la referida modificación, el MTC alude al Informe N° 1275-2016, emitido como sustento 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", a través de la cual, las partes negociaron, en el marco de un Trato Directo, la ampliación por un período de 10 años la vigencia de la Concesión, en aplicación de la cláusula penal prevista en el numeral 5.8 del Contrato de Concesión.

18. Dicha negociación se generó debido al reconocimiento por parte del MTC del incumplimiento del plazo previsto en el Contrato de Concesión para la entrega de terrenos al Concesionario. Asimismo, en dicha Acta se hace referencia a la opinión emitida por el MEF, a través del Oficio N° 326-2016-EF/68.01, de fecha 05 de diciembre de 2016, mediante el cual dio respuesta al Oficio N° 4419-2016-MTC/25, en el que concluye que de conformidad con el artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, el mecanismo para ejecutar los actos contenidos en el contrato son las actas de acuerdo formalidad aplicable en el supuesto regulado en el numeral 61.3; por tanto, conforme al marco normativo vigente, en caso de incumplimiento del Estado, corresponde encausar el procedimiento con un acuerdo entre partes (acta) evitando someter a un proceso de modificación contractual que resulta gravoso al inversionista.

19. De lo expuesto, se advierte que la propuesta de modificación de la cláusula 3.1 del Contrato remitida a través de la Adenda 7, tiene por finalidad materializar un acuerdo previamente negociado y decidido por las Partes, del cual no ha participado ni opinado este Regulador, toda vez que ello no se encuentra dentro de su ámbito de competencia, de conformidad con la normativa vigente. En ese sentido, no corresponde que OSITRAN emita opinión respecto de dicha propuesta de modificación, ya que el contenido de esta tiene por finalidad materializar una decisión previamente tomada por el MTC y el Concesionario, como consecuencia del Trato Directo iniciado por LAP con el MTC.

• **Sobre la modificación del numeral 3.2 (Prórroga de la Vigencia de la Concesión)**

20. Dado que la modificación de la cláusula 3.2 del Contrato de Concesión es una adecuación en función a la modificación de la Vigencia de la Concesión contemplada en la cláusula 3.1, y debido a que como se ha explicado, no le corresponde a OSITRAN emitir opinión al respecto, dicha conclusión se extiende respecto de la propuesta de modificación de la cláusula 3.2 del Contrato de Concesión.

• **Sobre la modificación del numeral 5.6.2.1 (Mejoras Obligatorias)**

21. A través de dicha modificación se abarcan los siguientes temas:

- Del plazo de construcción de la segunda pista



El proyecto de adenda reduce el plazo de ejecución de la segunda pista de cinco (5) a cuatro (04) años, contabilizado desde la liberación de las dos interferencias existentes en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto (Túnel Gambetta y Gaseoducto operado por Calidda). Asimismo, la propuesta de modificación establece plazos para la presentación, revisión y aprobación de los Documentos Técnicos a nivel de diseño conceptual para la Segunda Pista, que presentará el Concesionario como parte del proyecto de ampliación del AIJCh, ello sin perjuicio de la opinión previa que le corresponda emitir a OSITRAN, en el marco de sus competencias. Adicionalmente, se elimina el impedimento de entregar la totalidad de los terrenos debidamente saneados, pues a la suscripción de ésta el Concesionario recibirá los terrenos, estando condicionado el inicio de la construcción de la pista a la liberación de dos interferencias.

Al respecto, dado que los plazos propuestos para la construcción de la segunda pista son razonables, por cuanto, constructivamente es factible su ejecución, tal como se advierte del cronograma presentado por el Concesionario, motivo por el cual la opinión del Regulador es favorable.

— De los documentos técnicos a nivel de diseño conceptual

Al respecto, la propuesta de modificación tiene por finalidad establecer plazos para la revisión y aprobación de los documentos técnicos a nivel de diseño conceptual para la construcción de la segunda pista que forma parte de la ampliación del AIJCh. Cada proyecto a ejecutarse contempla una serie de etapas, las cuales son evaluadas por OSITRAN y aprobadas por parte la DGAC, en el marco de sus competencias. El Contrato de Concesión vigente no establece plazos máximos de revisión ni de aprobación.

A través de la modificación propuesta, se pretende lo siguiente: i) establecer plazos específicos de revisión para OSITRAN, así como de aprobación para la DGAC, lo que evitará atrasos o dilaciones en la revisión, evaluación y aprobación de los documentos técnicos por parte de las Entidades Públicas aludidas; ii) precisar que los documentos que presente el Concesionario en la Etapa 3 constituyen documentos técnicos a nivel de diseño conceptual.

Dado que ambas precisiones resultan adecuadas a efectos de evitar la dilación de plazos durante el procedimiento de diseño, que impacten en el inicio de la ejecución de obras; además de ajustarse a las etapas previstas en el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, se emite opinión favorable.

— De la suspensión de plazos para la construcción de segunda pista

La propuesta de modificación tiene por finalidad contemplar la posibilidad de que existan demoras en los plazos previstos para la liberación de las dos interferencias identificadas por las Partes, caso en el cual se ha previsto la suspensión automática del plazo para la construcción de la segunda pista de aterrizaje por un tiempo equivalente al de la demora.

Al quedar automáticamente suspendido el inicio de plazo de la construcción de la pista, por un tiempo equivalente al de la demora, se evita cualquier tipo de reclamación por parte del



Concesionario en caso el MTC incumpla con liberar las interferencias en el plazo establecido para ello en la adenda, mitigándose dicho riesgo de incumplimiento, motivo por el cual se emite opinión favorable.

Sin perjuicio de lo expuesto, dado el tiempo transcurrido desde la firma del Contrato de Concesión sin que el MTC haya podido cumplir con entregar los terrenos previstos en el mismo, libres de interferencias, retrasando la ejecución de las inversiones de ampliación del AIJCh; se recomienda al MTC que evalúe la incorporación de incentivos o mecanismos que eviten mayores dilaciones 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.

De las penalidades

De conformidad con el marco contractual vigente, si el Concesionario incumple la ejecución de las Mejoras (como es el caso de la segunda pista) en el plazo previsto para ello, se generan dos efectos: i) se le aplica una penalidad equivalente al 100% del monto que se requiera para efectuar las Mejoras no llevadas a cabo, dividido entre el número de días calendario del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión; ii) se genera el derecho del MTC de dar por terminada la Concesión, en los términos previstos en el Contrato.

A través de la presente adenda se busca que, en lo que corresponde a la segunda pista, el derecho del Concedente a declarar la caducidad recién se invoque 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 dicha Mejora (que como se ha indicado es de 4 años). A efectos de sustentar esta modificación, el MTC se ha limitado a indicar 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 equilibrio.

De la evaluación realizada se advierte que, si bien por un lado el MTC ha alegado que existe la necesidad de que se construya la segunda pista de aterrizaje en un plazo menor al previsto en el Contrato de Concesión vigente, debido al nivel de saturación de la pista de aterrizaje actual; ello no resulta consistente con la modificación propuesta toda vez que si lo que el Estado busca es generar incentivos para contar con dicha infraestructura en un plazo menor, no resulta razonable que, a efectos de dar por terminada la Concesión por incumplimiento del plazo de ejecución de la segunda pista, se tenga que esperar un año adicional luego de vencido el plazo de ejecución por parte del Concesionario.

En virtud a lo expuesto, dado que la propuesta en este extremo no ha sido debidamente sustentada por el MTC, se emite opinión desfavorable. Sin perjuicio de ello, dado que el Concedente ha alegado que esta modificación 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.

Del inicio de operaciones de la segunda pista de aterrizaje

La propuesta de modificación tiene por finalidad asegurar que, una vez culminada la ejecución de la segunda pista de aterrizaje por parte del Concesionario, CORPAC brinde los equipos y sistemas de aeronavegación previstos en el Contrato de Concesión, así como la

capacitación a los controladores para su operación, en un plazo máximo de seis (6) meses previos al inicio de operaciones por el Concesionario. De incumplirse dicho plazo, se generará la suspensión del plazo con el que cuenta el Concesionario para la puesta en operación de la segunda pista.

Dado que CORPAC es el responsable prestar los servicios de aeronavegación en el AIJCh, los cuales son supervisados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, tal como ha sido previsto en el Contrato de Concesión, y considerando que, de acuerdo a lo señalado por el Concedente, CORPAC ha manifestado su conformidad respecto al plazo propuesto en el proyecto de adenda para el cumplimiento de las obligaciones establecidas a su cargo; se emite opinión favorable.

• **Sobre la modificación de los numerales 5.7 y 5.7.1 (ejecución de las Mejoras)**

22. La propuesta de modificación del numeral 5.7 tiene por finalidad: i) eliminar del primer párrafo la frase "sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula 5.23"; eliminar del segundo párrafo la frase "y otras consideraciones establecidas en el Anexo 19".
23. Respecto del primer punto, cabe indicar que si bien, la cláusula 5.23 regula el plazo máximo de entrega de los terrenos destinados a la ampliación del AIJCh (31 de diciembre de 2015), así como la posibilidad de realizar entregas parciales, de suscribirse la presente adenda, tales supuestos estarían superados, toda vez que mediante la misma se entregarían todos los terrenos pendientes por parte del MTC al Concesionario. En tal sentido, se emite opinión favorable sobre dicho extremo de la propuesta de modificación.
24. Respecto del segundo punto, el anexo 19 contiene los criterios para la planificación y ejecución de las Mejoras Eventuales (desarrollo de la infraestructura aeroportuaria), dentro de las cuales se encuentra el Terminal de Pasajeros con un nivel de servicio IATA B, el mismo que ha quedado desfasado, motivo por el cual a través de la presente adenda se propone su eliminación del Contrato de Concesión. En virtud de lo expuesto, se emite opinión favorable sobre dicho extremo dicha modificación.
25. De otro lado, la propuesta de modificación del numeral 5.7.1 tiene por finalidad modificar el plazo para la inscripción de las Mejoras que ejecute el Concesionario en el AIJCh, proponiéndose lo siguiente:
- a. Que el plazo que tiene el Concesionario para la inscripción de Mejoras sea de 6 meses (y no de 3 como se establece actualmente); y,
 - b. Que dicho plazo se contabilice a partir de la aprobación por parte de OSITRAN de la Etapa de Desarrollo 8 – Conclusión formal del proyecto de construcción, salvo demora o retraso de la administración pública.
 - c. Que el Concedente autoriza 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.
26. El MTC ha señalado que a través de estas modificaciones se busca solucionar la problemática existente respecto de los plazos establecidos para inscripción de las Mejoras en Registros Públicos, cuya obligación se mantiene a cargo del Concesionario. Asimismo, se prevé la colaboración que debe prestar el MTC para que el Concesionario cumpla con dicha obligación.



27. Del análisis realizado, se advierte que si bien el MTC alega que la ampliación de los plazos para la inscripción de las referidas mejoras por parte del Concesionario tiene sustento en la normativa vigente, no ha procedido a identificar ni sustentar la misma. No obstante ello, se colige que dicha modificación proviene de la experiencia obtenida en la ejecución de las mejoras de la etapa 1 y 2 del AIJCh, motivo por el cual se emite opinión favorable.
28. Por otro lado, el último párrafo de la propuesta de modificación del numeral 5.7.1 tiene por finalidad que toda mejora efectuada por Operadores Secundarios o terceros, se mantengan en contabilidad del Concesionario en una Cuenta de Activos Intangibles.
29. Sobre el particular, al igual que respecto de la modificación precedente, el MTC no ha procedido a sustentar los motivos de esta modificación, sino que únicamente se ha limitado a reproducir el tenor de la modificación.
30. Si bien el MTC no ha sustentado la propuesta de mantener una cuenta de activos intangibles para las inversiones de operadores secundarios o terceros, es importante señalar que, esta cuenta permitirá conocer el total del monto invertido en el Aeropuerto y por lo tanto, el valor total de las inversiones realizadas tanto por el Concesionario como por los operadores secundarios y terceros, por lo que se emite opinión favorable.

• **Sobre la modificación del numeral 5.23 (ampliación del Aeropuerto)**

31. La propuesta de modificación propone la eliminación de los párrafos relacionados a:
- (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.

32. Dado que una vez que se proceda con la suscripción de la Adenda N° 7, el Concedente cumplirá con entregar la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto, de acuerdo al nuevo Anexo 11 del Contrato de Concesión, las referidas disposiciones devienen en inaplicables toda vez que han quedado desfasados, motivo por el cual la opinión del Regulador es favorable con observaciones, debiéndose precisar que la opinión de OSITRAN es técnica.

• **Sobre la modificación del literal c) del numeral 15.5 (Terminación de la Concesión)**

33. La propuesta de modificación del presente numeral tiene por finalidad lo siguiente:
- (i) Eliminar la frase de "no entrega de todas las áreas a que hace referencia el Anexo 11 del Contrato, como máximo, el 31 de diciembre".
 - (ii) Incorporar como causal de terminación de la Concesión que el Concedente no cumpla con su obligación de liberar las dos interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 (Tunel Av. Gambetta y Gaseoducto de Calidda) en los plazos establecidos para ello (30 de junio de 2017).
34. Respecto del primer punto, dicho extremo de la cláusula prevé la activación de la causal de caducidad de la Concesión, en caso el MTC no cumpla con entregar todas las áreas destinadas



para la ampliación del Aeropuerto en el plazo establecido en la Adenda 6 (31 de diciembre de 2015), lo que resultaría inaplicable una vez que se suscriba la Adenda N°7, motivo por el cual se emite opinión favorable.

35. Respecto del segundo punto, tal extremo de la cláusula prevé que se active la cláusula de caducidad en caso el Concedente no libere las dos interferencias preexistentes en el plazo máximo otorgado para ello (30 de junio de 2017), con lo cual se iniciaría el inicio de la ejecución de las obras. La causal de caducidad incorporada en esta propuesta de adenda, reemplaza la que se incorporó a través de la Adenda 6 (en el que el plazo que tenía el MTC para la entrega de terrenos vencía el 31 de diciembre de 2015), motivo por el cual se advierte que la nueva causal de caducidad resulta acorde con la obligación del Concedente de liberar las referidas interferencias dentro del plazo máximo señalado, por tanto la opinión del Regulador es favorable.

• **Sobre la modificación del numeral 18.1 (Auditoría y Estudio de Impacto Ambiental)**

36. En primer lugar, la propuesta de modificación tiene por finalidad la inclusión de plazos en el proceso de aprobación de la Auditoría Ambiental, así como otros procedimientos que permitan generar predictibilidad y celeridad en el trámite de la auditoría ambiental, motivo por el cual se emite opinión favorable.

37. En segundo lugar, la propuesta de modificación tiene por finalidad efectuar una precisión respecto a las actividades vinculadas a remediación de pasivos ambientales; sin embargo, a efectos que exista correlación con el contenido del texto de la cláusula materia de análisis, es necesario que se indique expresamente que las actividades de limpieza, remediación y/o disposición se encuentran relacionadas con los Pasivos Ambientales. En tal sentido, se emite opinión favorable sujeto a la precisión indicada.

38. En tercer lugar, se ha eliminado la disposición que establecía que OSITRAN debía aprobar los costos que incurra el Concesionario durante la ejecución de las actividades de limpieza, remediación y/o disposición de pasivos ambientales, lo cual resulta razonable toda vez que ello no se enmarca en el ámbito de sus competencias, por lo cual la opinión del Regulador es favorable respecto a la modificación propuesta.

39. En cuarto lugar, se propone la inclusión de un procedimiento para la aprobación y retribución de los costos en que incurre el Concesionario por las actividades de limpieza, remediación y/o disposición de pasivos ambientales de responsabilidad del Concedente, a efectos que LAP proceda a descontarlos del pago de la Retribución al Estado.

40. En ese sentido, se advierte que el Concedente contará con un plazo de 45 días calendario contados desde la fecha de presentación de la información sustentatoria, para aprobar los costos incurridos por LAP; vencido dicho plazo y en caso el Concedente no emita pronunciamiento, se entenderán aprobados todos los costos presentados por el Concesionario y se procederá automáticamente al descuento del mismo respecto de la Retribución al Estado.

41. En opinión del Regulador, dicha propuesta genera el riesgo de que se reconozcan costos al Concesionario que no se encuentren debidamente sustentados (en caso el MTC no se pronuncie en el plazo aludido), por lo que, se recomienda que el Concedente evalúe si los plazos establecidos para la emisión de su pronunciamiento son los adecuados a efectos que su actuación sea oportuna. Asimismo, se deberá estipular en el proyecto de Adenda que en el supuesto señalado, dichos costos estarán sujetos a un control posterior por parte del MTC.

En virtud a lo expuesto, la opinión del Regulador es favorable sin perjuicio de las recomendaciones mencionadas.

- **Sobre la eliminación de la cobertura por guerra en la póliza de seguros**

42. A través de dicha cláusula se propone la eliminación de la cobertura por guerra de los seguros de responsabilidad y propiedad que debe mantener el Concesionario en cumplimiento del Contrato de Concesión, para lo cual el MTC ha alegado: i) la baja probabilidad de ocurrencia de un evento futuro de guerra; y, ii) que en otros países e, incluso en otros contratos de concesión suscritos por el Sector (por ejemplo, Muelle Sur y Aeropuertos Regionales), no se ha considerado esta cobertura.

43. En opinión de este Regulador, la baja probabilidad de ocurrencia de un evento por guerra no es argumento suficiente para justificar que el riesgo quede descubierto, eliminando dicha cobertura en la póliza de seguros. Los seguros, al igual que cualquier otro servicio, son prestados de acuerdo con las necesidades del mercado, es decir, en función a la demanda, por cuanto la percepción de un riesgo varía desde la perspectiva de cada usuario. Al haberse establecido explícitamente en el Contrato de Concesión la cobertura del riesgo de guerra, demuestra que el Estado lo consideró necesario para la adecuada protección de los bienes de la concesión durante toda su vigencia, independientemente de la probabilidad de su ocurrencia, lo cual fue de pleno conocimiento de LAP.

44. Adicionalmente, cabe indicar que sin perjuicio que cada concesión es autónoma y responde a diseños particulares, dicha póliza sí ha sido requerida en contratos de concesión suscritos en los últimos años, como es el caso del Contrato de Metro de Lima - Línea 1 y Metro de Lima y Callao - Línea 2, los mismos que al igual que la Concesión del AIJCh involucran inversiones de gran envergadura.

45. Por lo antes expuesto, este Organismo Regulador mantiene la posición adoptada en el año 2013 en el marco de la Sexta Adenda al Contrato de Concesión, toda vez que la solicitud presentada por LAP de no considerar que la guerra sea un evento probable no se ajusta al objetivo de las pólizas de seguro que busca tener cobertura (protección) sobre un riesgo futuro, el mismo que ha sido previsto durante toda la vigencia de la Concesión. Por lo tanto, se emite opinión desfavorable a la propuesta de modificación.

- **Sobre la modificación del numeral 24.7 (Modificaciones)**

46. La modificación de la cláusula 24.7 propone sustituir la obligación del Concesionario de presentar una opinión técnica de los acreedores permitidos en caso de modificaciones contractuales, por sólo una comunicación previa de dichos acreedores. Sobre ello, se advierte que el procedimiento de modificación contractual previsto en el marco normativo vigente, no contempla que se requiera para tal fin la opinión de los Acreedores Permitidos, por lo que se emite opinión favorable al respecto.

- **Sobre la inclusión del numeral 24.14 (Contratos con Terceros)**

47. Con la inclusión del numeral 24.14 se pretende regular qué ocurrirá con los Contratos suscritos por el Concesionario con terceros en un supuesto de caducidad anticipada. En relación a ello, si bien vía adenda se permite que dichos contratos con terceros se mantengan vigentes aún luego de ocurrida la caducidad de la concesión, se observa que, a fin de



salvaguardar los intereses del Estado, se estipula que cualquier penalidad, indemnización, compensación u otros en general establecidos en contratos con terceros, no serán oponibles al Concedente. Teniendo en cuenta esto último, se emite opinión favorable a la inclusión de la cláusula 24.14.

• **Sobre la modificación del numeral 5 y 2.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión**

48. En virtud al análisis expuesto, este Regulador considera viable la propuesta de modificación del numeral 5 de las Condiciones Generales del Anexo 5 del Contrato de Concesión, en el extremo en el que se establece que los servicios que califiquen como esenciales según el REMA y que requieran de una facilidad esencial para la prestación de un servicio esencial, se registrarán por lo establecido en el referido Reglamento.

Con respecto a la modificación del numeral 2.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, se considera viable que se elimine el procedimiento de subasta en la asignación de servicios y locales que no involucran facilidades esenciales ni brindan servicios esenciales, dado que dichos servicios no cumplen las dos condiciones necesarias para ser calificados como Servicio Esencial en el marco del REMA, vale decir, no son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen destino; y, para ser provistos no requieren el uso de una Facilidad Esencial.

49. Sin perjuicio de ello, tomando en consideración el diseño original del Contrato de Concesión, se considera conveniente que se establezca de manera expresa en la propuesta de modificación, que corresponderá a OSITRAN supervisar el cumplimiento del Principio de Libre Concurrencia establecido en el Anexo 5 del contrato de concesión, a los procesos de asignación de las áreas listadas en el numeral 2.1 del Anexo 5. Ello sin perjuicio de que, en aquellos casos en que este Regulador tome conocimiento de las conductas que vulneren las normas de libre y leal competencia establecidas en la normativa vigente, las informe a INDECOPI, institución que, además, es competente para resolver las denuncias que los usuarios y/o terceros legítimamente interesados puedan presentar directamente. En virtud a lo expuesto, se emite opinión favorable sujeto al levantamiento de lo indicado en el presente párrafo.

50. Con relación a la inclusión del término "otros" en el Numeral 2.1 del Anexo 5 (para referirse a cualquier otra área), el MTC no ha sustentado dicha modificación. Es necesario tomar 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 (Art. 9.10° del Reglamento General de OSITRAN). Por tal razón, se emite opinión desfavorable a una inclusión abierta de cualquier tipo de área en el Numeral 2.1 del Anexo 5.

• **Sobre la modificación del Apéndice 2 e inclusión de los Apéndices 5 y 6 del Anexo 5**

51. Respecto a la modificación del Apéndice 2 del Anexo 5, este Organismo Regulador emite opinión favorable en el extremo referido a la inclusión en el 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. Asimismo, respecto a la ampliación del período regulatorio, este Regulador considera que con la modificación propuesta por el MTC el usuario enfrentaría dos (2) años más de reducciones tarifarias que en el escenario de las

revisiones quinquenales establecido actualmente en el Contrato de Concesión, por lo cual se emite opinión favorable al respecto.

52. Con relación a la propuesta referida a los "Lineamientos Metodológicos", se observa que éstos generarán una mayor predictibilidad al Concesionario y a los usuarios sobre las decisiones del Regulador en materia tarifaria. No obstante, debe señalarse que los referidos lineamientos sólo deben estar vigentes durante la etapa de inversiones que realizará el Concesionario. En ese sentido, se emite opinión favorable respecto a este extremo de la propuesta del MTC.
53. Es importante señalar que OSITRAN participó en las reuniones de evaluación conjunta con el fin de aportar información sobre los temas materia de su competencia, de acuerdo al mandato impuesto por el artículo 55.3 del Reglamento de la Ley de APP's, el cual no autoriza al Regulador a acordar aspectos que tienen que ser negociados y sustentados por el MTC; por lo que no puede alegarse que OSITRAN y otras Entidades "acordaron" incorporar la opinión del Regulador al texto de la adenda N° 7. En esa línea, no corresponde a OSITRAN decidir qué aspectos deben ser incorporados en una adenda, lo cual es competencia exclusiva del MTC; por lo que, es incorrecto lo afirmado por éste, en el sentido que el Regulador ha propuesto un mecanismo de estabilización de ingresos.
54. Cabe indicar que el Regulador considera razonable la propuesta del mecanismo de estabilización de ingresos al que se alude en el Informe N° 021-16-GRE-GAJ-OSITRAN, el mismo que fue presentado mediante el Oficio N° 0401-16-GG-OSITRAN, en atención a la solicitud formulada por el MTC a través del Oficio N° 4773-2016-MTC/25. Al respecto, OSITRAN debe señalar que el motivo de su participación en la formulación del texto solicitado por el MTC, fue garantizar que no fuese afectado el bienestar de los usuarios del Aeropuerto. Adicionalmente, se advierte que el Concedente no ha cumplido con sustentar la necesidad y pertinencia de la inclusión del Apéndice 6 del Anexo 5, 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. En ese sentido, el MTC se ha limitado a señalar que OSITRAN ha propuesto el mecanismo de estabilización de ingresos, lo cual no es correcto como se ha explicado, por lo que el Concedente no ha proporcionado el sustento respectivo a efectos de que este Organismo Regulador pueda emitir opinión técnica sobre este aspecto, de conformidad con el numeral 22.3 del artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1224, Ley de APP's y el artículo 57.1 de su Reglamento.

• **Sobre la modificación del Anexo 10**

55. En primer lugar, la propuesta de modificación del Anexo 10 señala que, el área destinada a la Dirección General de Aeronáutica Civil, según el Contrato de Concesión original, será asignado al MTC, quien como Ministerio y Concedente podrá disponer el espacio correspondiente a las Direcciones o responsables pertinentes. Sobre el particular, se emite opinión favorable la modificación propuesta, considerando las competencias del MTC como poseedor de la titularidad de la infraestructura aeroportuaria y como encargado de definir la política sectorial, por lo que se encuentra facultado a optimizar la asignación de las áreas para las Entidades dentro del aeropuerto.
56. En segundo lugar, la propuesta incluye en el numeral 18 del Anexo 10, un área específica dentro del AIJCh asignada al Ministerio de Salud, específicamente para el tratamiento de personas sospechosas o afectadas por alguna enfermedad que requiera de acciones según lo



establecido por el Reglamento Sanitario Internacional 2005. Respecto a lo cual, por tratarse de una modificación que contribuirá al cumplimiento de la normatividad del sector Salud, la opinión del Regulador es favorable respecto a la modificación propuesta.

- **Con respecto a la modificación del numeral 1 del Anexo 11**

57. A través de la modificación de esta cláusula, el Concedente propone una reducción del área de terreno destinado para la ampliación del AIJCh, específicamente en el sector perimetral, según señala, debido a las posibles contingencias que se podrían presentar con los pobladores de las zonas aledañas, lo cual no haría viable que dicha zona sea aprovechada económicamente por el Concesionario, además de comprometer el normal desarrollo del proyecto de ampliación del AIJCh. Respecto a lo cual, este Organismo considera necesario que el Concedente remita opinión respecto a las implicancias operacionales que se podrían generar a consecuencia de la reducción de terrenos para la ampliación del aeropuerto.
58. Por otro lado, de la revisión a la información remitida por Concedente que sustenta la modificación del numeral 1 del Anexo 11, este Regulador debe advertir lo siguiente:

- Existe una discrepancia entre el área de la Ampliación del AIJCh consignada en el proyecto de Adenda N° 7 (6'829,177.25 m2) respecto al área consignada en el Informe N° 1315-2016-MTC/25 que sustenta el proyecto de Adenda (6'824,665.43 m2).
- El Concedente señala que viene efectuando, conjuntamente con el Concesionario, la verificación del trabajo de campo, a fin de definir el área definitiva de la ampliación y las coordenadas del lindero.
- No se ha remitido, como parte del Proyecto de Adenda, el "Plano 15 y la Memoria Descriptiva" señalados en el numeral 1 del Anexo 11, documentos técnicos que contienen el detalle de los terrenos que se entregarán al Concesionario para la ampliación del aeropuerto.

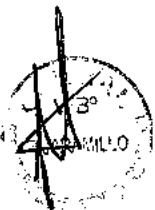
59. En tal sentido, al no contar con la información mínima necesaria que permita evaluar la presente propuesta de modificación, este Regulador no puede emitir opinión al respecto.

- **Con respecto a la modificación del Numeral 2 del Anexo 11**

60. La propuesta de modificación del numeral 2 del Anexo 11, consiste en eliminar la referencia al numeral 5.23 del Contrato, el cual señalaba el plazo máximo para la entrega de terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto según Adenda N° 6 (31 de diciembre de 2015).
61. Sobre el particular, considerando que dicho aspecto ha sido superado, toda vez que, el Concedente asumirá la obligación de entregar la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto a la suscripción de la Adenda N°7, la opinión del Regulador es favorable respecto a la presente modificación.

- **Con respecto a la eliminación del Numeral 4 del Anexo 11**

62. Se propone la eliminación del numeral 4 del Anexo 11, el cual aludía la entrega progresiva de terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto según Adenda N° 6. En cuanto a la presente propuesta, emitimos opinión favorable, toda vez que, mediante la suscripción de la Adenda N° 7, el Concedente asumirá la obligación de entregar la totalidad de los terrenos



necesarios para la ampliación del Aeropuerto, procedimiento que ha sido regulado mediante la inclusión del numeral 5 del Anexo 11 del proyecto de Adenda 7.

- **Con respecto a la inclusión del Numeral 5 del Anexo 11**

63. Se propone la inclusión del numeral 5 del Anexo 11, referido al tratamiento de interferencias en los terrenos para la ampliación del aeropuerto, el cual tendría los siguientes objetivos:

1. Se reconoce que el Concedente entregará los terrenos destinados para la ampliación del AIJCh, con las interferencias y preexistencias identificadas por las Partes:

En el numeral 5.1. el Concedente reconoce la presencia de interferencias dentro de los terrenos de ampliación del aeropuerto, los cuales señala, no constituirán impedimento alguno para que el Concedente entregue los terrenos al Concesionario, contemplados en el numeral 1 del Anexo 11.

Sobre el particular, consideramos necesario que se establezcan claramente las interferencias identificadas por la Partes en los terrenos que se entregarán para la ampliación del aeropuerto, las cuales, según señala el Concedente, han sido comunicadas al Concesionario en el proceso de negociación de la Adenda N° 7. Por lo cual el Regulador emite opinión favorable.

2. Definir que, durante la vigencia de la Concesión, todos los mayores costos en los que incurra el Concesionario como consecuencia de la necesidad liberar las interferencias, serán asumidas en su totalidad por el Concedente:

Se propone que, a través de un expediente técnico a nivel de diseño conceptual, el Concesionario deberá sustentar aquellos mayores costos en los que incurra para la liberación de las interferencias. Dicho expediente deberá contar con la opinión del Regulador quien deberá determinar si técnicamente es factible lo indicado, en cuanto a necesidad y presupuesto, para que luego de la aprobación del Concedente, se pueda realizar el descuento a través del mecanismo de retribución existente en el Contrato de Concesión.

En cuanto a la presente propuesta, consideramos favorable la presente inclusión, por cuanto la liberación de interferencias es responsabilidad del Concedente de acuerdo a los compromisos asumidos en la cláusula 5.23 del Contrato de Concesión. Asimismo, consideramos favorable que se estableciera un procedimiento para el reconocimiento en los costos que incurra el Concesionario por este concepto.

Sin embargo, este Organismo considera que la determinación de los costos en los que incurrirá el Concesionario para liberar las interferencias, deberán ser sustentados, no en la Ingeniería Conceptual (Etapa de Desarrollo 3), sino más bien en el Diseño de Ingeniería Final (Etapa de Desarrollo 5) o durante la etapa de ejecución de la obra (Etapa de Desarrollo 7), toda vez que, en dichas etapas se cuenta con estudios con un mayor nivel de desarrollo y detalle (planos, presupuesto de obra, especificaciones técnicas, otros).

3. El Concedente se obliga a liberar las interferencias: Ducto de Gas Natural operado por Calidda y Túnel de la Av. Gambetta, ambas a más tardar al 30 de junio de 2017; asimismo, en caso el Concedente no cumpla con dicha obligación dentro de los plazos máximos establecidos, se ha determinado que: i) el plazo contemplado para la



construcción de la segunda pista de aterrizaje será suspendido de manera automática; y, ii) el Concesionario tendría la opción de resolver el Contrato:

Al respecto, se debe tener 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 sentido, conforme a lo señalado previamente por este Regulador, dado que el MTC ha sustentado la necesidad de la ejecución de la pista de aterrizaje en la Concesión debido a la saturación de la pista existente, emitimos opinión favorable, respecto a la incorporación de incentivos o mecanismos a efectos que el levantamiento de las referidas interferencias se dé de manera oportuna.

4. Para la etapa de operación del Túnel Av. Gambetta, el Concesionario contratará los servicios de una empresa especializada para la realización de un estudio de riesgo:

Conforme se puede apreciar, la infraestructura denominada túnel Av. Gambetta, ha sido diseñada y construida, por debajo de los terrenos para la ampliación del AIJCh, es decir, la segunda pista de aterrizaje pasará por encima del referido túnel, constituyendo una interferencia durante la etapa de operación.

Por lo tanto, teniendo en cuenta que la presencia de dicha interferencia es responsabilidad del Concedente, consideramos favorable que sea el Concedente quien asuma los riesgos operacionales asociados a la presencia del Túnel a través de la contratación de una póliza.

5. El Concedente se obliga a implementar, mantener y garantizar la vigencia y aplicación de los protocolos de operación, seguridad, emergencia y plan de mantenimiento del Túnel Av. Gambetta:

Al respecto, el Concedente señala que la Unidad Gerencial de Conservación de Provias Nacional ha sido designada para recibir la obra del Túnel Gambetta y hacerse cargo de la operación y mantenimiento del mismo, dicha operación se basa en el cumplimiento de protocolo de operación seguridad y emergencia, así como el plan de mantenimiento.

Al respecto, considerando que la presencia de dicha interferencia es responsabilidad del Concedente y que Provias Nacional, como unidad ejecutora del MTC, es la encargada de la ejecución de proyectos de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional, consideramos favorable la opinión del Regulador, en cuanto a las responsabilidades asignadas. Sin perjuicio de lo expuesto, teniendo en consideración el alcance y efectos de esta modificación corresponde al MEF emitir opinión en el marco de sus competencias.

• **Con respecto a la modificación del Apéndice 1 del Anexo 11**

64. El Apéndice 1 del Anexo 11 establece con exactitud la ubicación de los terrenos designados a la ampliación de aeropuerto, mediante coordenadas.
65. La información remitida por Concedente se encuentra incompleta, toda vez que, en su Informe señala que viene efectuando, conjuntamente con el Concesionario, la verificación del trabajo de campo, a fin de definir el área definitiva de la ampliación y las coordenadas del

lindero; además de no haber remitido como parte del Proyecto de Adenda el "Plano 15 y la Memoria Descriptiva" señalado en el numeral 1 del Anexo 11, documentos técnicos que contienen el detalle de los terrenos que se entregarán al Concesionario para la ampliación del aeropuerto.

66. En tal sentido, previo a la suscripción de la Adenda N° 7, el Concedente debe culminar los trabajos de campo, complementar la Memoria Descriptiva y formular el Plano respectivo, de tal manera que se sustente los linderos y áreas de los terrenos para la ampliación del AIJCh.
67. En virtud a lo expuesto, dado que la información remitida por el MTC es insuficiente e inconsistente, este Regulador no cuenta con los elementos que le permitan emitir opinión respectiva.

• **Con respecto a la modificación del Numeral 1.1 del Anexo 14**

68. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el numeral 1.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, que regula los Requisitos Técnicos Mínimos del AIJCh, los cuales representan los requisitos de calidad exigibles al Concesionario.
69. En primer lugar, la presente propuesta de modificación introduce un marco normativo para la aplicación de los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante RTM). Respecto a la presente propuesta, el Regulador emite opinión favorable, toda vez que, a diferencia de la redacción vigente, con esta modificación se establece un marco legal aplicable a los distintos RTM regulados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, considerándose normativa de entidades especializadas en el diseño y operación de aeropuertos, así como las regulaciones de las autoridades nacionales competentes para cada caso. De igual manera, esta inclusión resulta favorable, por cuanto esta modificación, brinda una pauta respecto a los criterios que se aplicarán a los RTM, los cuales pasarán en su mayoría de valores rígidos a valores consignados en la normatividad especializada aplicable.
70. En segundo lugar, se propone adecuar el procedimiento establecido en el numeral 1.1 del Anexo 14 para la modificación de los RTMs, por aquel establecido en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión (modificado mediante la Adenda N° 6), el cual cuenta con dos procedimientos distintos para la actualización o modificación de RTMs.
71. Considerando que el procedimiento establecido en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión, no elimina ni modifica la competencia del Regulador en materia de calidad de servicio, emitimos opinión favorable respecto a la presente modificación.

• **Con respecto a la propuesta de eliminación del Anexo 19**

72. En la presente propuesta se incluye la eliminación del Anexo 19 el cual establece los triggers o gatillos de demanda que determinarían la necesidad de ejecutar las Mejoras Eventuales para satisfacer los niveles de calidad de servicio establecidos en el Contrato de Concesión. En este contexto, el Anexo 19 establecía que el terminal de pasajeros debía contar con nivel de servicio IATA B, así como escalas variables que determinaba en función al número total de pasajeros el desarrollo de la infraestructura del terminal nacional e internacional.
73. Respecto a lo cual, debemos señalar que el Anexo 19 ha quedado desfasado por 2 razones: En primer lugar, el nivel de servicio IATA B ha sido reemplazado por el nivel de servicio óptimo de IATA de acuerdo a la versión 10 del Manual ADRM. En segundo lugar, las escalas variables



no son aplicables a la situación actual del AICh en la que existe un único terminal con flujos de pasajeros conjuntos (nacional e internacional). Es necesario recordar que el supuesto sobre el que se construyen las escalas variables es que el aeropuerto registra flujos de pasajeros segregados en un terminal nacional y otro internacional. Por lo expuesto anteriormente, se emite opinión favorable respecto a la eliminación de dicho Anexo.

• Con respecto a la Cláusula Cuarta del proyecto de Adenda – Declaración de las Partes

74. En la presente cláusula del proyecto de adenda, se propone que, durante la ejecución de las obras de Ampliación del Aeropuerto, no le será exigible al Concesionario el cumplimiento de los RTMs en el Terminal de Pasajeros existente. Asimismo, se establece que el terminal actual mantendrá las características de diseño y operación vigente a la fecha de suscripción de la presente Adenda N°7.
75. El incumplimiento de RTMs que se generará hasta la puesta en operación del segundo terminal, se deberá a la falta de espacio para el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria existente, es decir, dadas las proyecciones de crecimiento de la demanda y el atraso en el crecimiento de la infraestructura del AICh (construcción del segundo terminal), se presentará un déficit de capacidad que no podrá satisfacer la demanda de pasajeros que se presente en los próximos años, con los requisitos de calidad exigidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, debido a ello, emitimos opinión favorable respecto a la no exigencia de cumplimiento de determinados RTMs debido a la falta de espacio para la ampliación del terminal de pasajeros, toda vez que son factores no atribuibles al Concesionario.
76. Por otro lado, la propuesta de la Cláusula Cuarta señala que se suspenderán aquellos 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”, respecto a lo cual debemos señalar que el Anexo 14 del Contrato de Concesión no especifica cuáles son RTM operativos, de diseño o de capacidad, por lo que consideramos necesario se precisen los numerales de los RTMs que no podrán cumplirse debido a la falta de crecimiento del terminal. En ese sentido, este Organismo considera que existen dos (02) RTMs que se verán afectados durante este periodo de transición, el numeral 1.20 referido al cumplimiento del nivel de servicio óptimo en el terminal de pasajeros y el numeral 1.22.A referido al número de posiciones de estacionamiento de vehículos (numerales de acuerdo a la propuesta de modificación del Anexo 14). Por lo que deben consignarse en la presente cláusula.
77. Con relación a lo propuesto en la presente cláusula, referido a que 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, consideramos que no se encuentra claramente establecido el alcance de los mejores esfuerzos que vaya a realizar el Concesionario. Por tal razón, al tratarse de estándares de calidad directamente vinculados a la infraestructura, es competencia de OSITRAN realizar la verificación continua respecto al cumplimiento de los RTMs 1.20 y 1.22.A, a fin de determinar si el incumplimiento obedece en efecto, a la imposibilidad de contar con áreas adicionales para su ampliación. Por lo que debe brindarse la presente precisión en la Cláusula Cuarta.
78. Finalmente, con relación al último párrafo de la Cláusula Cuarta, consideramos que la redacción propuesta debe modificarse, toda vez que al señalarse que no le será aplicable lo establecido en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA en el actual terminal, se incluye también, además de los requerimientos de diseño, la totalidad de los



parámetros para el nivel de servicio óptimo, los cuales sí serán supervisados por el OSITRAN durante el periodo de transición, a fin de determinar los parámetros que no le serán exigibles al Concesionario.

79. En cuanto a las consideraciones solicitadas por este Organismo para la Cláusula Cuarta, en el literal x) se propone una redacción a fin de otorgar claridad durante su ejecución.

• **Con respecto a la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda – Compromiso de las Partes**

80. La propuesta de Cláusula Quinta, establece el Compromiso de las Partes con la finalidad de brindar las garantías y seguridades al proyecto de ampliación del AIJCh, en lo que corresponde a riesgos que deben ser mitigados; en tal sentido el Regulador señala que:

A. En lo que respecta al acápite A (Construcción del Puente "Santa Rosa"), en base al sustento presentado por el Concedente se fija como uno de los compromisos del MTC el construir un puente sobre el Río Rímac, hasta el lindero del área de la Concesión, para lo cual fija, un plazo de cuatro años para cumplir este compromiso contado desde 01 de julio de 2017. Cabe señalar, que el plazo propuesto para la construcción del puente Santa Rosa guarda relación con el plazo para la construcción de la Segunda Pista, pues para dicha fecha (01.07.17) se tiene previsto la liberación de las interferencias (Túnel Gambetta y Gaseoducto de Calidda; en tal situación, el Regulador emite opinión favorable respecto al plazo propuesto, debido a que es necesario que el puente se encuentre operativo antes que entre en operación la Segunda Pista y Nuevo Terminal.

B. En lo que respecta al acápite B (Servidumbre), en base a lo señalado por el Concedente el sustento para aceptar constituir una servidumbre de paso de manera, gratuita y perpetua a favor del Concesionario sobre un área que se encuentra inscrita a nombre del Concedente, es por cuanto la nueva infraestructura que va ejecutar el Concesionario, en el momento que entre en operación necesita de vías de acceso y conectividad con la Av. Gambetta, en tal situación el Regulador emite opinión favorable respecto a la servidumbre de paso propuesta.

C. Con respecto al acápite C (Interceptor Norte), en base al sustento del Concedente que señala que por tratarse dicho interceptor de una infraestructura pública, de darse alguna afectación al proyecto de ampliación o instalaciones al aeropuerto por esta causa y que no sea imputable al Concesionario, el Concedente asumirá los costos para solucionar dicha afectación, los mismos que serán descontados de la Retribución luego de que los montos sean aprobados por el Concedente, previa opinión de OSITRAN. Se precisa que para la emisión de opinión de OSITRAN el Concesionario deberá presentar el expediente técnico que la sustente los costos de afectación citados. De lo expuesto, el Regulador emite opinión favorable.

D. Con respecto al acápite D (Colectores Bocanegra y Aeropuerto), en base al sustento del Concedente que la remoción o reubicación de estos colectores se encarga al Concesionario por ser más beneficioso al proyecto de ampliación del Aeropuerto, ya que el Concesionario de acuerdo a su programa de ejecución de obra podrá ejecutarlo en el momento más idóneo que no afecte la ampliación del Aeropuerto; asimismo, por la precisión que los documentos técnicos de la remoción o reubicación deberán contar con la aprobación de SEDAPAL, por ser de su competencia, y que la responsabilidad, operación y mantenimiento correrán a cargo de dicha empresa. De lo expuesto, el Regulador emite opinión favorable.



- E. Con respecto al acápite E (Montículo Av. Centenario), en base al sustento del Concedente, por ser de su responsabilidad, que el Concedente se obliga como máximo al 31 de diciembre de 2019 a retirarlo, señalando que el plazo ha sido aceptado por el Concesionario; en tal sentido, el Regulador recomienda se garantice la eliminación del citado 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, de acuerdo a la evaluación de la DGAC. De lo expuesto, el Regulador emite opinión favorable.
- F. Con respecto al acápite F (Línea de Impulsión Sarita Colonia), en base al sustento del Concedente que la remoción o reubicación de esta línea de impulsión, que se encuentra en el área de ampliación, se encarga al Concesionario a fin de no retrasar la ampliación del Aeropuerto y facilitar la adecuación de esta infraestructura de acuerdo a su programa de ejecución de obra del concesionario, lo cual genera que la ampliación del Aeropuerto no tenga retrasos y todo se encuentre dentro de la esfera del Concesionario; asimismo, por la precisión que los documentos técnicos de la remoción o reubicación deberán contar con la aprobación de SEDAPAL, por ser de su competencia, y que la responsabilidad, operación y mantenimiento correrán a cargo de dicha empresa. De lo expuesto, el Regulador emite opinión favorable.
- G. En lo que respecta al acápite G (Sistema de Luces de la segunda Pista de Aterrizaje) en base al sustento del Concedente que señala que se incluye el compromiso para que el sistema de luces sea adecuado por el Concesionario, a fin de que sus elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación se encuentran dentro del área de concesión, precisando que el Concedente reconoce que esta adecuación podrá implicar un diferencial de costos que serán descontados por el concesionario de la Retribución, luego que los montos sean aprobados por el Concedente, previa opinión de OSITRAN. Se precisa que para la emisión de opinión de OSITRAN el Concesionario deberá presentar el expediente técnico que sustente el diferencial de costos. De lo expuesto, el Regulador emite opinión favorable.
- H. Respecto a la presencia del Montículo Av. Centenario y servidumbres necesarias para la instalación de las luces de aproximación, el Regulador recomienda se garantice la eliminación del citado 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 código D y E, de acuerdo a la evaluación realizada por la DGAC.

81. En la Propuesta del numeral 5.2 de la Cláusula Quinta, como Compromisos de las Partes, se propone que todos los costos en los que incurra el Concesionario como consecuencia de la construcción y adecuación de los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación de la segunda pista, o reubicación, remoción, remediación, reparación o cualquier otra forma de intervención con relación a las pre existencias detalladas en los literales C (Interceptor Norte) y E (Montículo Av. Centenario) del numeral 5.1 de la Cláusula Quinta, que afecte la ejecución del proyecto de ampliación, serán asumidas en su totalidad por el Concedente.

82. Al respecto, los costos generados con relación a la reubicación, remoción, remediación, reparación o cualquier otra forma de intervención con relación a la pre existencia del Interceptor Norte, en caso lo ejecute el Concesionario, deberá ser debidamente sustentada

mediante el expediente técnico correspondiente.

83. En lo que respecta a los costos generados, 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, el diferencial de costos de la obra deberá ser debidamente sustentado mediante el expediente técnico correspondiente.
84. Dentro del marco de compromiso entre las partes, se debe fijar 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.
85. Finalmente, tal como se indicó en el acápite w) del numeral IV del presente Informe, el análisis del Anexo 14 se encuentra desarrollado en el Anexo 1 adjunto.

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 N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, de acuerdo al siguiente detalle:

- i. Emite opinión favorable respecto a 46 de las propuestas de modificación efectuadas por el Concedente, es decir, un 73% del total de propuestas.
- ii. Emite 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), es decir, un 6% del total de propuestas.
- iii. Emite opinión desfavorable respecto a 8 de las propuestas de modificación efectuadas por el Concedente (numerales 6; 9; párrafos 5, 6 y dieciseisavo del numeral 11; párrafo doceavo del numeral 21; 45; 50 de las conclusiones), es decir, un 13% del total de propuestas.
- iv. Respecto a 5 de las propuestas de modificación efectuadas por el Concedente, este Regulador no puede 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), es decir, un 8% del total de las propuestas.

Atentamente,



MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

OSITRAN
GERENCIA GENERAL

Reg. Sal. 1626-17

143 de 143



PROVEIDO N° :
PARA ACCIONES A SEGUIR

:SCD
:SE REMITE INFORME TÉCNICO
PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA
DEL CONSEJO DIRECTIVO

FECHA

153-2017-66

13/01/17

Anexo 1

Análisis de la modificación del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCh

1. Mediante el proyecto de Adenda N° 7, las Partes plantean modificar el Anexo 14 del Contrato de Concesión, que regula los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante, RTMs) del AIJCh, en los siguientes términos:

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) Para efectos del diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación de los Bienes de la Concesión, el Concesionario deberá cumplir con los "Requisitos Técnicos Mínimos" (RTM), establecidos en el presente anexo así como con lo estipulado en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, según sea modificado periódicamente por el OSITRAN, de ser necesario, contando, previamente, con la opinión del Concesionario.	1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) Para efectos del diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación de los Bienes de la Concesión, el Concesionario deberá cumplir con los "Requisitos Técnicos Mínimos" (RTM), establecidos en el presente anexo así como con lo estipulado en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, según sea modificado periódicamente por el OSITRAN, de ser necesario, contando, previamente, con la opinión del Concesionario. Los RTMs aplicables serán aquellos regulados en la normativa de IATA para el Diseño de Aeropuertos (versión 10 o la que la reemplace), OACI, ACI o de entidades especializadas que por encargo de estas resultan aplicables para el caso específico. Asimismo, será aplicables la normativa de la DGAC, del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento e INDECI o las entidades que las sustituyan. En el caso que exista contradicción entre las normas, se dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión. 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.

2. En la presente propuesta se establece el marco normativo para la aplicación de los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante RTM), incluyéndose el procedimiento para la modificación de los referidos RTM previstos en el numeral 1.51 de la Cláusula 1 del Contrato de Concesión.

SUSTENTO DE LAS PARTES

3. El sustento remitido por el Concedente a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante DGAC) señala lo siguiente:
- "La propuesta busca viabilizar la modificación de los RTMs de acuerdo a la normatividad IATA, OACI y entes especializados."
 - "La facultad de poder priorizar la normativa actualizada sobre los RTMs permitirá dar predictibilidad y sujetar el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del AIJCH, de una manera moderna y con los estándares de vanguardia."
 - "Esta actualización de clausula permitirá hacer que dichos cambios a favor del diseño de la infraestructura sean periódicos, totalmente necesarios u enmarcándose en la necesidad de las líneas aéreas y el transporte de los pasajeros y carga."



4. Respecto a la propuesta de modificación, el Concesionario señala que "la nueva redacción tiene como objetivo adecuar las materias establecidas en los distintos RTMs a lo regulado en las normas vigentes emitidas por las autoridades competentes."

ANÁLISIS DE OSITRAN

5. La actual redacción del presente numeral 1.1 del Anexo 14 brinda un marco general para la aplicación de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM), señalando su obligatorio cumplimiento en las etapas de diseño, construcción, operación y mantenimiento de los bienes de la Concesión.
6. Con relación a las modificaciones propuestas por las Partes, a diferencia de la redacción vigente, estas tienen como finalidad establecer un marco legal aplicable a los distintos RTM regulados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, para lo cual se ha considerado normativa de entidades especializadas en el diseño y operación de aeropuertos, así como las regulaciones de las autoridades nacionales competentes para cada caso. Con esta parte introductoria se brinda una pauta respecto a los criterios que se aplicarán a los RTM contenidos en el Anexo 14, los cuales pasarán en su mayoría de valores rígidos y absolutos a valores consignados en la normatividad especializada aplicable.
7. Asimismo, la propuesta señala que, *en el caso que exista contradicción entre las normas, se dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión*; respecto a lo cual es necesario precisar que, para el caso del diseño y operación de los elementos del terminal de pasajeros se priorizará lo señalado en el Manual ADRM (Airport Development Reference Manual) de la IATA y para el caso del diseño y operación de los elementos del lado aire se priorizará lo señalado en la normatividad OACI. En caso un determinado requerimiento no se encuentre contemplado en dicha normativa se podrá emplear las recomendaciones ACI y FAA. Para temas referidos a seguridad se priorizará los requerimientos de la normatividad nacional emitida por la DGAC, Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, INDECI, NFPA, resultando aplicable el valor más exigente.
8. Finalmente, consideramos conveniente que se contemple la posibilidad que en el caso que algunos de los requisitos técnicos mínimos no se encuentren adecuados a la normatividad



propuesta, para su modificación o actualización, deberá aplicarse el procedimiento establecido en el numeral 1.51 de la Cláusula 1 del Contrato de Concesión. Dicha modificación o actualización deberá realizarse en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.

9. Por lo antes expuesto, la opinión de OSITRAN es favorable a la propuesta formulada.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

10. Modificación del numeral 1.2:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.2 Generalidades <i>Terrenos e Instalaciones:</i> Los planes maestros del Concesionario y los cronogramas de desarrollo deben satisfacer los requisitos de capacidad de los RTM dentro de los límites de los terrenos e instalaciones aeroportuarios expandidos. <i>Accesibilidad relativa a necesidades especiales, incapacitados y minusválidos:</i> Deberá satisfacer los estándares contemplados en la legislación sobre incapacidades (ADA), así como los requisitos aplicables establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Federal Aviation Administration (FAA).	1.2 Generalidades <i>Terrenos e Instalaciones:</i> Los planes maestros del Concesionario y los cronogramas de desarrollo deben satisfacer los requisitos de capacidad de los RTM dentro de los límites de los terrenos e instalaciones aeroportuarios expandidos. <i>Accesibilidad relativa a necesidades especiales, incapacitados y minusválidos:</i> Deberá satisfacer los estándares contemplados en la legislación sobre incapacidades (ADA), así como los requisitos aplicables establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Federal Aviation Administration (FAA) <u>el nivel de servicio óptimo correspondiente al Manual de IATA para el Diseño de Aeropuertos o el que lo sustituya.</u>

11. En la propuesta de modificación, se elimina del primer párrafo la necesidad de satisfacer sólo los requisitos de capacidad, mientras que, en el segundo párrafo, se excluye la aplicación de la normatividad de la Federal Aviation Administration (en adelante FAA) y se incluye a la normatividad de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (en adelante IATA), referidos a la accesibilidad a personas de movilidad reducida.

SUSTENTO DE LAS PARTES

12. Al respecto, la DGAC señala que considera procedente la modificación del presente numeral por los siguientes argumentos:

- "Es procedente el ajuste del primer párrafo ya que no solamente es aplicable a los requisitos técnicos mínimos de capacidad, sino que al eliminar dichos términos agranda el abanico de la aplicabilidad de los RTM".
- "Se trata de viabilizar la modificación de los RTMs de acuerdo a la normatividad IATA, OACI y los entes especializados para cada caso específico."

13. Respecto a la propuesta de modificación, el Concesionario señala que *"la nueva redacción tiene como objetivo adecuar este RTM a lo regulado en las normas vigentes emitidas por las autoridades competentes."*

ANÁLISIS DE OSITRAN

14. En el Anexo 14 se establecen requisitos de capacidad, de operación, de diseño, de mantenimiento y procedimientos para el desarrollo de proyectos relacionados con la infraestructura aeroportuaria. Tal y como se encuentra redactado el primer párrafo de numeral 1.2, los Planes Maestros y Cronograma de Desarrollo deberán satisfacer sólo aquellos requisitos de capacidad. Por tanto, al proponerse eliminar el término "requisitos de capacidad", se amplía el campo de aplicación del numeral 1.2, es decir, con esta modificación, los Planes Maestros y los Cronogramas de Desarrollo deberán satisfacer los requisitos de capacidad, de operación, de diseño, de mantenimiento y procedimientos para el desarrollo de proyectos. Por esta razón, consideramos procedente la modificación propuesta en el Proyecto de Adenda.
15. En el segundo párrafo, referido a requisitos de *accesibilidad relativa a necesidades especiales, incapacitados y minusválidos*, la propuesta de modificación contractual plantea incluir la normatividad internacional aplicable, reemplazando a la normatividad de la FAA (normativa de carácter general para el tema de requisitos de accesibilidad relativa a necesidades especiales) por el Manual ADRM de IATA (normativa actualizada y específica en diseño de terminales), lo cual resulta concordante con la normatividad incluida en el numeral 1.1 del Anexo 14.
16. En este contexto, la propuesta de modificación resulta adecuada en la medida que el Manual de IATA (Airport Development Reference Manual) contiene lineamientos específicos para la provisión de facilidades para personas con movilidad reducida en las distintas facilidades aeroportuarias.
17. Sin perjuicio de ello, OSITRAN recomienda incluir como parte de la normativa aplicable a temas de accesibilidad para personas de movilidad reducida, la Ley N° 28735 que regula la "Atención de las Personas con Discapacidad, Mujeres Embarazadas y Adultos Mayores en los Aeropuertos, Aeródromos, Terminales Terrestres, Ferroviarios, Marítimos y Fluviales y Medios de Transporte", pues dicha norma establece con mayor detalle los requisitos aplicados a las infraestructuras localizadas en el Perú, lo cual es afín al presente RTM.
18. Por lo antes señalado, OSITRAN recomienda la siguiente redacción para el numeral 1.2:

1.2 Generalidades

Terrenos e Instalaciones: Los planes maestros del Concesionario y los cronogramas de desarrollo deben satisfacer los ~~requisitos de capacidad~~ de los RTM dentro de los límites de los terrenos e instalaciones aeroportuarios expandidos.

Accesibilidad relativa a necesidades especiales, incapacitados y minusválidos: Deberá satisfacer los estándares contemplados en la legislación sobre incapacidades (ADA), así como los requisitos aplicables establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Ley N° 28735 y la Federal Aviation Administration (FAA) el nivel de servicio óptimo correspondiente al Manual de IATA para el Diseño de Aeropuertos o el que lo sustituya.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.3 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

19. Modificación del numeral 1.3:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.3 Capacidad de Operación Anual Infraestructura aeroportuaria para el manejo de pasajeros al término del Período Inicial: 7.2 millones de pasajeros anuales. Infraestructura aeroportuaria para el manejo de pasajeros al término del Período Remanente de Vigencia de la Concesión, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 20. Sin embargo, el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria durante el Período Remanente de la Concesión deberá planificarse de tal manera que permita el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria requerida para la adecuada atención y manejo de un mínimo de 18.4 millones de pasajeros anuales al final del trigésimo año de vigencia de la Concesión. De esta manera se protegerá la capacidad máxima operacional del Aeropuerto para el futuro desarrollo.	1.3 Capacidad de Operación Anual Infraestructura aeroportuaria para el manejo de pasajeros al término del Período Inicial: 7.2 millones de pasajeros anuales. Infraestructura aeroportuaria para el manejo de pasajeros al término del Período Remanente de Vigencia de la Concesión, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 20. Sin embargo, el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria durante el Período Remanente de la Concesión deberá planificarse de tal manera que permita el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria requerida para la adecuada atención y manejo de un mínimo de 18.4 millones de pasajeros anuales al final del trigésimo año de vigencia de la Concesión. De esta manera se protegerá la capacidad máxima operacional del Aeropuerto para el futuro desarrollo. <u>El desarrollo de la infraestructura aeroportuaria durante el Período Remanente de la Concesión será determinado en los Planes Maestros aprobados por la DGAC. De esta manera se protegerá la capacidad máxima operacional del Aeropuerto para el futuro desarrollo.</u>

20. La modificación del presente numeral tiene como objetivos, primero, eliminar las referencias al número de pasajeros para el periodo inicial y el periodo remanente de la Concesión, así como la referencia del Anexo 20 del Contrato de Concesión. Segundo, establecer que los Planes Maestros son el instrumento idóneo para determinar las necesidades de infraestructura durante el periodo remanente de la Concesión.

SUSTENTO DE LAS PARTES

21. Mediante informe de sustento la DGAC señala lo siguiente:

- "Teniendo en cuenta que el Período Inicial concluyó en año 2009, con una información actualizada de pasajeros procesados igual a 8,786,000 pax, es recomendable eliminar el primer párrafo, debido a que el Concesionario cumplió con mantener el estándar de RTM".
- Respecto al segundo párrafo, teniendo en cuenta que se piensa cerrar el año 2016 con 18,500,000 millones de pax está totalmente desactualizado dicho párrafo para exigir

su cumplimiento. El desarrollo de la infraestructura aeroportuaria durante el periodo remanente será determinado en los Planes Maestros".

22. Respecto a la opinión del Concesionario, la Carta LAP-GRE-C-2016-00603 no remite sustento sobre la modificación del RTM 1.3.

ANÁLISIS DE OSITRAN

23. Sobre el particular, se considera procedente la eliminación del primer párrafo por corresponder a una obligación exigible durante el Periodo Inicial, el cual culminó el 31 de diciembre de 2008, y fue superada con 8,7 millones de pasajeros, coincidiendo con la opinión vertida por la DGAC.
24. De la misma manera, dado el importante incremento de la demanda registrado en los últimos años, los 18,4 millones de pasajeros requeridos para el trigésimo año de la Concesión fueron superados al décimo sexto año de la Concesión, por lo que se considera conveniente su eliminación.
25. Por otro lado, consideramos procedente eliminar del segundo párrafo del Numeral 1,3 del Anexo 14 toda referencia al Anexo 20, el mismo que está conformado por Planos del AIJCH antes de su entrega en Concesión, así como el plano del área destinada para la ampliación del AIJCH. Por estas razones, es necesario actualizar dicho apartado.
26. Finalmente, coincidimos con lo señalado con la DGAC, respecto de considerar al Plan Maestro como el instrumento de planificación apropiado a partir del cual se determine el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria durante el Período Remanente de la Concesión. Es necesario señalar que el Plan Maestro debe ser aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), de acuerdo a lo señalado en el artículo 49º del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú – Ley N° 27261¹.
27. Por lo antes señalado, la opinión de OSITRAN es favorable a la propuesta formulada.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

28. Modificación del numeral 1.4:

¹ Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 050-2001-MTC

Artículo 49.- Todo aeropuerto debe contar con un Plan Maestro que establece la proyección que tendrá, a fin de satisfacer la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, los que son aprobados mediante Resolución Directoral de la DGAC.

Adicionalmente, todo aeropuerto debe contar con un plan de seguridad, formulado de conformidad con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y con el respectivo Plan Maestro.

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil es aprobado mediante Resolución Ministerial del MTC.

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE

1.4 Reglamentos y Normas de Calidad

Para el cumplimiento de los RTM se aplicarán los siguientes reglamentos y normas:

Para temas aeroportuarios: Sección 3.0 - Definición de las Normas Mínimas Operacionales Aeroportuarias.

Para temas de diseño y construcción relativos a los métodos de calidad y control, prueba de materiales y cálculos estructurales, el Concesionario se regirá por las normas internacionales descritas en la siguiente lista de normas del Perú, los Estados Unidos, Canadá y Europa. En el caso que exista contradicción entre las normas, se le dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión. El Concesionario podrá referirse a otras normas de construcción equivalentes a éstas siempre y cuando, previamente a su utilización, el Concesionario demuestre a la entera satisfacción de OSITRA que dichas normas son equivalentes a las normas establecidas en la siguiente lista:

(...)

Reglamentos y Normas de Calidad		Aplicación
AA	The Aluminum Association	Normas de aluminio - EE.UU.
AAMA	American Architectural Manufacturers	Normas de acabados de edificios - EE.UU.
AASHTO	American Association of State Highway and Transportation Builders	Normas de puentes y carreteras - EE.UU.
ACI	American Concrete Institute	Normas de concreto - EE.UU.
AFNOR	Association Française de Normalisation	Normas generales de construcción - Francia
AHMA	American Hardware Manufacturers Association	Normas de cerrajería - EE.UU.
AI	Asphalt Institute	Normas de asfalto - EE.UU.
AISC	American Institute of Steel Construction	Normas de estructuras de acero - EE.UU.
AISI	American Iron and Steel Institute	Normas de acero y hierro - EE.UU.
AITC	American Institute of Timber Construction	Normas de madera estructural - EE.UU.
ANSI	American National Standards Institute	Normas generales de construcción - EE.UU.
APA	American Plywood Association	Normas de tablas multi laminar (triplay) - EE.UU.
ASME	American Society of Mechanical Engineers	Normas de sistemas mecánicos - EE.UU.
ASTM	American Society for Testing Materials	Normas de pruebas de materiales - EE.UU.

PROYECTO DE ADENDA N° 7

1.4 Reglamentos y Normas de Calidad

Para el cumplimiento de los RTM se aplicarán los siguientes reglamentos y normas:

Para temas aeroportuarios: Sección 3.0 - Definición de las Normas Mínimas Operacionales Aeroportuarias.

Para temas de diseño y construcción relativos a los métodos de calidad y control, prueba de materiales y cálculos estructurales, el Concesionario se regirá por las normas internacionales descritas en la siguiente lista de normas del Perú, los Estados Unidos, Canadá y Europa las Leyes Aplicables, en cada caso o instalación concreta. En caso de no existir Leyes Aplicables, se aplicarán aquellas que habitualmente se empleen en materia aeroportuaria, debidamente sustentada por el Concesionario ante OSITRA y contando con su conformidad.

En el caso que exista contradicción entre las normas, se le dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión. El Concesionario podrá referirse a otras normas de construcción equivalentes a éstas siempre y cuando, previamente a su utilización, el Concesionario demuestre a la entera satisfacción de OSITRA que dichas normas son equivalentes a las normas establecidas en la siguiente lista:

Reglamentos y Normas de Calidad		Aplicación
AA	The Aluminum Association	Normas de aluminio - EE.UU.
AAMA	American Architectural Manufacturers	Normas de acabados de edificios - EE.UU.
AASHTO	American Association of State Highway and Transportation Builders	Normas de puentes y carreteras - EE.UU.
ACI	American Concrete Institute	Normas de concreto - EE.UU.
AFNOR	Association Française de Normalisation	Normas generales de construcción - Francia
AHMA	American Hardware Manufacturers Association	Normas de cerrajería - EE.UU.
AI	Asphalt Institute	Normas de asfalto - EE.UU.
AISC	American Institute of Steel Construction	Normas de estructuras de acero - EE.UU.
AISI	American Iron and Steel Institute	Normas de acero y hierro - EE.UU.
AITC	American Institute of Timber Construction	Normas de madera estructural - EE.UU.
ANSI	American National Standards Institute	Normas generales de construcción - EE.UU.
APA	American Plywood Association	Normas de tablas multi laminar (triplay) - EE.UU.
ASME	American Society of Mechanical Engineers	Normas de sistemas mecánicos - EE.UU.
ASTM	American Society for Testing Materials	Normas de pruebas de materiales - EE.UU.

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE			PROYECTO DE ADENDA N° 7		
ATI	American Tile Institute	Normas pisos cerámicos / paredes de azulejos - EE.UU.	ATI	American Tile Institute	Normas pisos cerámicos / paredes de azulejos - EE.UU.
AWS	American Welding Society	Normas de soldadura - EE.UU.	AWS	American Welding Society	Normas de soldadura - EE.UU.
BIA	Brick Institute of America	Normas de ladrillo - EE.UU.	BIA	Brick Institute of America	Normas de ladrillo - EE.UU.
BSI	British Standards Institution	Normas generales de construcción - Inglaterra	BSI	British Standards Institution	Normas generales de construcción - Inglaterra
CEN	Código Nacional de Electricidad del Perú	Normas de sistemas de electricidad - Perú	CEN	Código Nacional de Electricidad del Perú	Normas de sistemas de electricidad - Perú
CSA	Canadian Standards Association	Normas generales de construcción - Canadá	CSA	Canadian Standards Association	Normas generales de construcción - Canadá
DHI	Door and Hardware Institute	Normas generales de puertas y cerrajerías - EE.UU.	DHI	Door and Hardware Institute	Normas generales de puertas y cerrajerías - EE.UU.
DIN	Deutsche Institute für Normung	Normas generales de construcción - Alemania	DIN	Deutsche Institute für Normung	Normas generales de construcción - Alemania
EN	European Norms	Normas generales de construcción - Europa	EN	European Norms	Normas generales de construcción - Europa
GA	Gypsum Association International	Normas de yeso - EE.UU.	GA	Gypsum Association International	Normas de yeso - EE.UU.
IEC	Electrotechnical Commission	Normas generales internac. de sistema de electricidad	IEC	Electrotechnical Commission	Normas generales internac. de sistema de electricidad
IEEE	Institute of Electrical and Electronic Engineers	Normas de sist. de electricidad y electrónica EE.UU.	IEEE	Institute of Electrical and Electronic Engineers	Normas de sist. de electricidad y electrónica EE.UU.
ISO	International Organization for Standardization	Normas generales internacionales de control de calidad	ISO	International Organization for Standardization	Normas generales internacionales de control de calidad
NAAMM	National Association of Architectural Metal	Normas de metales arquitectónicos - EE.UU.	NAAMM	National Association of Architectural Metal	Normas de metales arquitectónicos - EE.UU.
NACE	National Association of Engineers	Normas de control de corrosión - EE.UU.	NACE	National Association of Engineers	Normas de control de corrosión - EE.UU.
NBC	National Building Code	Código nacional de construcción - EE.UU.	NBC	National Building Code	Código nacional de construcción - EE.UU.
NBS	National Bureau of Standards	Normas generales de construcción - EE.UU.	NBS	National Bureau of Standards	Normas generales de construcción - EE.UU.
NFPA	National Fire Protection Association	Normas de construcción contra incendios - EE.UU.	NFPA	National Fire Protection Association	Normas de construcción contra incendios - EE.UU.
NTCA	Normas Técnicas de Concreto Armado del Perú	Normas de construcción de concreto armado - Perú	NTCA	Normas Técnicas de Concreto Armado del Perú	Normas de construcción de concreto armado - Perú
NTDSR	Normas Técnicas de Diseño Sismo Resistente del Perú	Normas de diseño sismo resistente - Perú	NTDSR	Normas Técnicas de Diseño Sismo Resistente del Perú	Normas de diseño sismo resistente - Perú
PCA	Portland Cement Association	Normas de cemento - EE.UU.	PCA	Portland Cement Association	Normas de cemento - EE.UU.
PCI	Prestressed Concrete Institute	Normas de concreto pretensado - EE.UU.	PCI	Prestressed Concrete Institute	Normas de concreto pretensado - EE.UU.
RNC	Reglamento Nacional de Construcciones del Perú	Reglamento de construcción - Perú	RNC	Reglamento Nacional de Construcciones del Perú	Reglamento de construcción - Perú
UBC	Uniform Building Code	Normas de construcción - EE.UU.	UBC	Uniform Building Code	Normas de construcción - EE.UU.
UL	Underwriters' Laboratories, Inc.	Normas de pruebas de productos - EE.UU.	UL	Underwriters' Laboratories, Inc.	Normas de pruebas de productos - EE.UU.
UNI	Unificazione Italiana	Normas generales de construcción - Italia	UNI	Unificazione Italiana	Normas generales de construcción - Italia
UPC	Uniform Plumbing Code	Normas de sistemas de plomería - EE.UU.	UPC	Uniform Plumbing Code	Normas de sistemas de plomería - EE.UU.
USMIL	U.S. Military Standards Documents	Normas generales de construcción - EE.UU.	USMIL	U.S. Military Standards Documents	Normas generales de construcción - EE.UU.

29. La presente propuesta de modificación tiene como finalidad actualizar la normatividad en la materia de pruebas y control de calidad aplicables durante la etapa constructiva de las Mejoras.

SUSTENTO DE LAS PARTES

30. Respecto a la presente modificación la DGAC señala lo siguiente:

- *"Es totalmente afirmativo que la normatividad actual peruana es amplia y basta para cubrir en gran parte los aspectos para el diseño y construcción que se proyecta en el AIJCH".*
- *"Dicha normativa ha mejorado a través de los organismos correspondientes, como el Colegio de Ingenieros del Perú, el Colegio de Arquitectos del Perú, el mismo MTC a través de la actualización de su Reglamentos de Infraestructura, el Ministerio de Vivienda a través de CAPECO y otros entes."*
- *"El Reglamento Nacional de Edificaciones contiene mejoras en la parte de instalaciones, estructuras, seguridad y arquitectura."*
- *"Si se utilizara técnicas nuevas para la ejecución de alguna partida contractual del desarrollo del proyecto y que no se encuentre en la normatividad nacional, se podrá proponer normativa internacional, para la respectiva conformidad del Regulador."*

31. Como sustento el Concesionario señala lo siguiente:

- *"La normatividad actual peruana es suficiente amplia y detallada para cubrir todos los aspectos de calidad de diseño y construcción sin necesidad de recurrir a normas extranjeras".*
- *A lo largo del tiempo la normatividad nacional ha ido recogiendo y sistematizando normativa específica que trata aspecto de calidad en diseño y construcción".*

ANÁLISIS DE OSITRAN

32. Respecto a la presente modificación, OSITRAN coincide con los argumentos expuestos por las partes, los cuales apuntan a la necesidad actualizar las normas de calidad, dado los cambios presentados en la industria de la construcción en los últimos años.

33. Sobre el particular, debemos señalar que, si bien en el año 2000 se consideraron 42 normas internacionales (europeas americanas y canadienses) y sólo 4 normas peruanas; en la actualidad y con la experiencia obtenida en la ejecución de proyectos de gran envergadura, la normatividad nacional ha ido actualizándose y ampliándose, recogiendo e incluyendo aspectos específicos en materia de infraestructura, por lo que puede prescindirse del listado de normas internacionales contenidas en el numeral 1.4, toda vez que la mayoría de los especificaciones allí contenidas, se encuentran en la normatividad nacional. En ese sentido, es procedente la eliminación del listado de normas y reemplazarlo por Leyes Aplicables.

34. Asimismo, considerando el nivel de alta especialización y tecnificación que requerirán los distintos sistemas y equipos que se implementarán en la nueva terminal, debe contemplarse un escenario en el que no se cuente con una normatividad aplicable. En dicha medida, siendo OSITRAN el organismo encargado de supervisar las inversiones en Mejoras que ejecute el Concesionario, le corresponde evaluar la norma que habitualmente se empleen en dicha materia, para luego otorgar conformidad a la propuesta del Concesionario.

35. Por lo antes señalado, la opinión de OSITRAN es favorable a la propuesta formulada.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.5 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

36. Modificación del numeral 1.5:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.5 Requisitos de Calidad La calidad de los sistemas, materiales y construcción de todos los edificios del Aeropuerto deberá asegurar: • operación ininterrumpida • durabilidad • mantenimiento fácil y económico • protección y atenuación de ruidos • salud y seguridad El diseño, calidad de construcción y acabados interiores del Edificio Terminal y otros edificios importantes del Aeropuerto deberá llevarse a cabo de conformidad con la calidad de estructuras similares que hayan sido recientemente construidas dentro de los últimos diez años en los aeropuertos de Miami (USA), Vancouver (Canadá), Washintong DC (USA), Dulles, Virginia (USA), Amsterdam (Hollanda), París (Francia), San Francisco (USA), Jhon F. Kennedy (USA), Orlando, Florida (USA), Toronto (Canadá) y Chicago, Illinois (USA).	1.5 Requisitos de Calidad La calidad de los sistemas, materiales y construcción de todos los edificios del Aeropuerto deberá asegurar: • operación ininterrumpida • durabilidad • mantenimiento fácil y económico • protección y atenuación de ruidos • salud y seguridad El diseño, calidad de construcción y acabados interiores del Edificio Terminal y otros edificios importantes del Aeropuerto deberá llevarse a cabo de conformidad con la calidad de estructuras similares que hayan sido recientemente construidas dentro de los últimos diez años en los aeropuertos de Miami (USA), Vancouver (Canadá), Washintong DC (USA), Dulles, Virginia (USA), Amsterdam (Hollanda), París (Francia), San Francisco (USA), Jhon F. Kennedy (USA), Orlando, Florida (USA), Toronto (Canadá) y Chicago, Illinois (USA).

37. La propuesta tiene como finalidad eliminar la referencia de aeropuertos internacionales para establecer los requisitos de calidad de los sistemas, materiales y construcciones del AIJCH.

SUSTENTO DE LAS PARTES

38. Mediante informe de sustento la DGAC considera procedente la presente modificación por las siguientes razones:

- "A la fecha el país cuenta con entidades con amplio conocimiento y experiencia, demostrada, así como normas que garantizan la calidad de los materiales y de la construcción".

39. El Concesionario, por su parte, no incluye sustento alguno a la modificación del Numeral 1.5 del Anexo 14 en la Carta LAP-GRE-C-2016-00603.

ANÁLISIS DE OSITRAN

40. Dado que los requisitos de diseño y calidad de construcción ya se encuentran regulados en el numeral 1.4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, se considera procedente eliminar la referencia de aeropuertos internacionales establecida en la actual redacción del numeral 1.5.
41. Respecto a la calidad de los acabados interiores del Edificio Terminal y otros edificios importantes del Aeropuerto, dado que el primer párrafo del numeral 1.5 ya establece que se exigirán requisitos de calidad que aseguren la durabilidad, mantenimiento fácil y económico, protección y atenuación de ruidos, salud y seguridad, se considera pertinente la eliminación del segundo párrafo del presente numeral.



42. Por lo antes señalado, la opinión de OSITRAN es favorable a la propuesta formulada.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.6 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

43. Modificación del numeral 1.6:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.6 Protección del Medio Ambiente <i>El Aeropuerto deberá ser planificado, desarrollado, construido y operado de tal manera que limite el impacto negativo en el área urbana aledaña y en el medio ambiente natural y de forma tal que satisfaga los estándares y requisitos establecidos en las Leyes Aplicables, en especial el Código del Medio Ambiente y de Recursos Naturales - Decreto Legislativo 613, así como el Anexo 16 de la OACI.</i>	1.6 Protección del Medio Ambiente <i>El Aeropuerto deberá ser planificado, desarrollado, construido y operado de tal manera que limite el impacto negativo en el área urbana aledaña y en el medio ambiente natural y de forma tal que satisfaga los estándares y requisitos establecidos en las Leyes Aplicables, en especial el Código del Medio Ambiente y de Recursos Naturales - Decreto Legislativo 613 en materia del medio ambiente, así como el Anexo 16 de la OACI.</i>

44. La presente modificación propone eliminar la normativa referida al Código del Medio Ambiente y de Recursos Naturales.

SUSTENTO DE LAS PARTES

45. Como sustento a la presente propuesta, la DGAC señala que "es viable que se cite genéricamente la normativa aplicable, con lo cual se deja un marco legal mucho más amplio en normativa nacional y también teniendo en cuenta el Anexo 16 de OACI."
46. Cabe señalar que la propuesta del Concesionario, remitida Mediante Carta LAP-GRE-C-2016-00603, no contiene sustento sobre la modificación del Numeral 1.6 del Anexo 14.

ANÁLISIS DE OSITRAN

47. Si bien los argumentos remitidos por la DGAC sustentan en parte la presente propuesta de modificación, consideramos que la principal razón por la que es viable la eliminación de la referencia al *Código del Medio Ambiente y de Recursos Naturales Decreto Legislativo 613*, es que dicha norma ha sido derogada y reemplazada por la vigente Ley General del Ambiente - Ley N° 28611. En todo caso, la obligación de cumplir con la normatividad nacional en la materia, se encuentra contenida en el cumplimiento de Leyes Aplicables.



48. Por lo antes señalado, la opinión de OSITRAN es favorable a la propuesta formulada.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.7 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

49. Modificación del numeral 1.7:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.7 Pistas de Aterrizaje/Despegue, Pistas de Rodaje y Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves	1.7 Pistas de Aterrizaje/Despegue, Pistas Calles de Rodaje y Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves
<i>Durabilidad: 20 años (de acuerdo con el método de OACI)</i>	<i>Durabilidad: 20 años (de acuerdo con el método de OACI)</i>
<i>Movimientos Repetitivos de Carga de una Aeronave Modelo</i>	<i>Movimientos Repetitivos de Carga de una Aeronave Modelo</i>
<i>Las pistas de aterrizaje/despegue, pistas de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos:</i>	<i>Las pistas de aterrizaje/despegue, pistas de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos:</i>
Movimientos esperados en la pista de aterrizaje: 1,500,000 movimientos del B-747	Movimientos esperados en la pista de aterrizaje: 1,500,000 movimientos del B-747
Sólo despegues: 750,000 movimientos del B-747	Sólo despegues: 750,000 movimientos del B-747
Despegues anuales para el método de la FAA de diseño del pavimento: 37,000 movimientos del B-747	Despegues anuales para el método de la FAA de diseño del pavimento: 37,000 movimientos del B-747
Para el diseño de las pistas de rodaje, el nivel de despegues se incrementará en 20 por ciento: 45,000 movimientos del B-747	Para el diseño de las pistas de rodaje, el nivel de despegues se incrementará en 20 por ciento: 45,000 movimientos del B-747
Nivel de despegue para el diseño de las plataformas de estacionamiento de concreto: 7,500 movimientos del B-747	Nivel de despegue para el diseño de las plataformas de estacionamiento de concreto: 7,500 movimientos del B-747

50. La presente propuesta de modificación sustituye en el título del Numeral 1.7 del Anexo 14 el término Pistas de Rodaje por el término Calles de Rodaje.

SUSTENTO DE LAS PARTES

51. El sustento de la DGAC señala que es necesario el cambio "de acuerdo a lo que establece la RAP 314, en su capítulo 3.9".

52. Cabe señalar que la propuesta del Concesionario, remitida Mediante Carta LAP-GRE-C-2016-00603, no contiene sustento sobre la modificación del RTM 1.7.

ANÁLISIS DE OSITRAN

53. Tal y como lo señala la DGAC, resulta necesario utilizar la definición consignada en la Regulación Aeronáutica del Perú 314 - Volumen I, "Diseño y Operación de Aeródromos" (en adelante RAP 314), por ser la normativa aplicable al caso específico, por lo que la opinión de OSITRAN es favorable a la propuesta formulada.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.8 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

54. Modificación del numeral 1.8:



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE		PROYECTO DE ADENDA N° 7	
1.8 Especificaciones para la Nueva Segunda Pista de Aterrizaje/Despegue 15R/33L		1.8 Especificaciones para la Nueva Segunda Pista de Aterrizaje/Despegue 15R/33L, <u>deben estar acordes con los estándares de la OACI estipulados para la Clave de Referencia de Aeródromos 4E y las Leyes Aplicables.</u>	
Nota General:	m.	=	metro
	m ²	=	metro cuadrado
	ml	=	metro lineal
			Nueva Pista
			15 R / 33 L
Longitud:			3,480 m.
Áreas de seguridad en cabecera de pista			300 m. x 90 m
Pista 15R superficie de aproximación con pendiente 50:1			900 m. x 120 m.
Ancho: (incluyendo bermas)			60 m.
(La pista de aterrizaje/despegue mide 45 m. de ancho y márgenes en ambos lados de 7.5 m. de ancho cada margen)			
Pendiente transversal			1.5 %
Superficie para limitación de obstáculos			de acuerdo al Anexo 14 de la OACI
Señalización para condiciones de aproximación			Categoría II

55. La modificación del Numeral 1.8 del Anexo 14 determina que las dimensiones de la Segunda Pista de Aterrizaje/Despegue 15R/33L y sus áreas de seguridad, deberán estar acorde con la normatividad de la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante OACI). Asimismo, señala que la clave de referencia de la nueva segunda pista será 4E.

A. Longitud de Pista

56. En la propuesta de modificación del Numeral 1.8 se mantiene la longitud de pista de 3 480 m., sin embargo, en el informe de sustento de la DGAC se contempla la posibilidad de operar con umbral desplazado de 480 m².

SUSTENTO DE LA DGAC

57. Mediante Informe N° 1105-2016-MTC/12.08, la DGAC realiza un análisis de capacidad de las principales aeronaves utilizadas en el AIJCH para tres escenarios: una pista de 3 480 m. de longitud, una pista de 3 000 m. de longitud (definitivo) y una pista construida de 3 480 m. con umbral desplazado en 480 m.
58. En el citado informe, la DGAC concluye que:
- Con una pista de 3 480 m. de longitud, no existe penalización con relación al peso máximo de despegue y carga de paga para aeronaves de clave D y E.

² Cabe señalar, que el término umbral desplazado para el ascenso y descenso de la aeronave, se utiliza a fin de definir el comienzo de la parte operativa de la pista, la cual, no coincide con el extremo construido de pista.

- ii. Para una pista de 3 000 m. las penalizaciones en peso máximo de despegue y alcance máximo, pueden llegar hasta 21% y 54%, respectivamente.
- iii. Para una pista de 3 480 m. con el umbral desplazado en 480 m., se tendrían penalizaciones correspondientes a una pista de 3 000 m. durante el periodo que se dure la restricción de umbral.

59. Por otro lado, mediante Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, la DGAC señala lo siguiente:

- *"En la actualidad existe un montículo próximo al lado Nor-Oeste de los linderos del área de la concesión, cuya altura penetra la superficie limitadora de obstáculos (aproximación y transición) para la cabecera 15R de la futura 2da pista, por lo cual no se podría utilizar en su totalidad para los aterrizajes de Norte a Sur"*
- *"No obstante de desplazarse el umbral 500 m., se contaría con 2980 m. de longitud de pista suficiente inclusive para las aeronaves de categoría 4E en condiciones normales."*
- *"El desplazamiento de este umbral solo sería posible teniendo en cuenta que se debe mantener la categoría ILS acordada en el contrato de concesión CAT II, instalando luces de aproximación empotradas en el umbral desplazado 500 m. y el restante 400 m. dentro de los linderos de la concesión."*
- *"Para el despegue de las aeronaves por la pista 15 R se debe retirar el montículo contando con los 3480 m. de longitud incluyendo los 500 metros con luces empotradas, teniendo en cuenta que para esta operación se puede utilizar el umbral sin el desplazamiento".*

ANÁLISIS DE OSITRAN

60. En relación a la modificación propuesta, OSITRAN emite opinión favorable a mantener en el presente numeral el requisito de construir la segunda pista con una longitud de 3 480 m, ya que otorga predictibilidad al Concesionario, desde la etapa de diseño, respecto a las inversiones que le corresponden ejecutar.
61. Respecto a lo señalado mediante Informes N° 1105-2016-MTC/12.08 y N° 1356-2016-MTC/12.08, sobre la posibilidad de operar la segunda pista con 480 metros de umbral desplazado, consideramos que su implementación e implicancias operacionales corresponder ser evaluadas y supervisadas por la DGAC, por ser la autoridad competente en temas de seguridad operacional.
62. Asimismo, este Regulador advierte que, de no eliminarse el Montículo Av. Centenario en el plazo propuesto por el Concedente, esto es, como máximo el 31 de diciembre de 2019, se generarían limitaciones en la carga y alcance (distancia de recorrido en vuelo) que afectarían a las aeronaves, como ha quedado demostrado en el análisis técnico realizado por la DGAC mediante Informe N° 1105-2016-MTC/12.08.

B. Adecuación a la RAP 314

63. La propuesta de modificación corrige algunas definiciones adecuándolas a los términos utilizados en la normatividad vigente, siendo para este caso, aplicable la RAP 314. Asimismo, para las dimensiones del Área de Seguridad de Extremo de Pista - RESA se elimina un parámetro de referencia y se señala que dichas dimensiones serán las que se determinen en función a lo normado por la DGAC en RAP 314.

SUSTENTO DE LAS PARTES

64. Sobre el particular, la DGAC señala lo siguiente:

- "El área necesaria para la RESA, se determinará de acuerdo a los lineamientos de la RAP 314 Capítulo 3 ítem 5."
- "Es preciso señalar que nos estamos refiriendo a la superficie de aproximación interna, de igual forma el párrafo inicial de la cláusula cubre todo este tipo de información, debido a que se debe cumplir los estándares OACI estipulados para la clave de referencia 4E y Leyes Aplicable."

65. El Concesionario considera que "las dimensiones de la RESA y de la superficie de aproximación mencionadas en el numeral 1.8 corresponden a valores máximos recomendados por la OACI, por lo que no considera que deban incluirse parámetros rígidos que no permitan a las partes evaluar alternativas que resulten adecuadas y que eventualmente no calcen de manera precisa con las dimensiones o longitud exacta que contempla el RTM actual."

ANÁLISIS DE OSITRAN

66. Dado que la normativa aplicable para el diseño de la pista de aterrizaje/despegue y sus áreas de seguridad es la RAP 314, este Organismo Regulador coincide con lo señalado por la DGAC respecto a que las dimensiones del Área de Seguridad de Extremo de Pista deben estar sujetas a dicha reglamentación.
67. Asimismo, consideramos procedente corregir las definiciones de *área de seguridad en cabecera de pista, berma y superficie para limitación de obstáculos*, por aquellas definiciones consignadas en la RAP 314.
68. Por lo antes señalado, la opinión de OSITRAN es favorable en este aspecto.

C. Clave de Referencia

69. La propuesta de modificación señala que la segunda pista tendrá una clave de referencia 4E y será diseñada de acuerdo a los estándares de la normatividad de OACI y Leyes Aplicables.

SUSTENTO DE LAS PARTES

70. Las partes no han remitido sustento respecto a la inclusión a la clave de referencia 4E para el diseño de la segunda pista de aterrizaje.

ANÁLISIS DE OSITRAN

71. Considerando que no contamos con la evaluación realizada por la DGAC para determinar la Clave de Referencia de la Segunda Pista, no resulta posible emitir opinión por parte de este Regulador. Sin embargo, por ser un tema de diseño regulado en la RAP 314, corresponde a la DGAC definir la Clave de Referencia de la Segunda Pista.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.9 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

72. Modificación del numeral 1.9:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.9 Especificaciones para las Pistas de Rodaje El esquema de sistema de pista de rodaje debe ser planificado, de tal manera que cuando llegue a la capacidad máxima proyectada del Aeropuerto, el sistema de pistas de rodaje sea adecuado para manejar la demanda sin que implique complicaciones, embotellamientos y problemas de seguridad en el movimiento en tierra en el Aeropuerto, su pista de aterrizaje y sistema de plataformas de estacionamiento de aeronaves. Las pistas de rodaje deberán cumplir con las siguientes especificaciones mínimas: • Salidas de las pistas de rodaje • Pistas de rodaje con cuatro salidas de alta velocidad (ambas direcciones) • Sistema de pistas de rodaje paralelas • Pistas de rodaje dobles paralelas según corresponda. • Pistas de rodaje con cruces perpendiculares (que conectan a las pistas de aterrizaje) Ancho total (incluyendo bermas): 44 m. Bermas (2 de 10.5 m. Ancho c/u) 21.0 m. Señalización para las condiciones de las aproximaciones: Categoría II.	1.9 Especificaciones para las Pistas Calles de Rodaje El esquema de sistema de pista de rodaje debe ser planificado, de tal manera que cuando llegue a la capacidad máxima proyectada del Aeropuerto, el sistema de pistas de rodaje sea adecuado para manejar la demanda sin que implique complicaciones, embotellamientos y problemas de seguridad en el movimiento en tierra en el Aeropuerto, su pista de aterrizaje y sistema de plataformas de estacionamiento de aeronaves. Las <u>pistas calles</u> de rodaje deberán cumplir con las siguientes especificaciones mínimas: • Salidas de las <u>pistas al final de las calles</u> de rodaje. • <u>Pistas de rodaje con cuatro salidas de alta velocidad (ambas direcciones)</u> • <u>El número, ubicación y dirección de las salidas de alta velocidad se determinará en base a la flota de aeronaves de la prognosis de tráfico, así como las separaciones entre aeronaves en aproximaciones y despegues.</u> • Sistema de <u>pistas calle</u> de rodaje paralelas. • <u>Pistas Calles</u> de rodaje dobles <u>paralelas</u> según se requiera. • <u>Pistas Calles</u> de rodaje con cruces perpendiculares <u>según se requiera</u> (que conecten a las pistas de <u>aterrizaje o plataformas</u>). Ancho total (incluyendo bermas): 44 m. Bermas (2 de 10.5 m. Ancho c/u) 21.0 m. • <u>Las especificaciones para las calles de rodaje deberán estar acordes con los estándares de OACI estipulados en el Manual de Referencia para Aeródromos 4E y las Leyes Aplicables.</u>

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
	Señalización para las condiciones de las aproximaciones: Categoría II.

73. La propuesta de modificación del Numeral 1.9 del Anexo 14 establece los criterios para el diseño del sistema de calles de rodaje correspondiente a la etapa de ampliación del AIJCH, modificándose principalmente el requerimiento de construir cuatro (4) calles de salidas en ambas direcciones. Asimismo, propone reemplazar el término pista de rodaje por calle de rodaje y brindar un marco normativo para la etapa de diseño.

OPINIÓN DE LAS PARTES

74. Mediante Informe N° 1020-2016-MTC/12.08, la DGAC realizó un análisis de distintos criterios operacionales referidos a la gestión de tránsito aéreo que influyen en el número y ubicación de las calles de salida rápida.

75. Del análisis realizado se concluye lo siguiente:

- *"Al momento no se puede analizar un supuesto de operación en la segunda pista ya que no se conoce la interacción en caso de utilizar alguna de las calles de salida rápida mostradas en la Figura del "Documento de Trabajo" presentado por LAP, con la plataforma, es decir calles de rodaje, configuración de la plataforma, ubicación de los PEA, así como el concepto operacional de aeropuerto con la segunda pista."*
- *"Una vez definida todas estas condiciones operacionales, se debe realizar un estudio de capacidad ATS (Espacio aéreo y pista), así como un estudio de capacidad aeroportuaria (plataforma, playas de estacionamiento, migraciones, counters, etc)."*

76. Mediante Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, la DGAC señala lo siguiente respecto a la presente modificación:

- *"De acuerdo a lo recomendado por la OACI en su Manual de Diseño – Parte 2, el número de calles de salidas rápidas que se emplacen en una pista, dependerá del tiempo de separación de las aeronaves de llegada y principalmente de la combinación de aeronaves de la flota prevista."*
- *"Consideramos que el número de calles de salidas rápida requeridas en el corto, mediano y largo plazo, deberán ser determinadas en el Expediente Técnico para esta Etapa del Proyecto, luego en el Plan Maestro y sus actualizaciones."*
- *"Se considera procedente referenciar el diseño de la segunda pista a lo normado por OACI para aeródromo de clave 4E. Debería quedar el texto Leyes Aplicables, que para el presente caso se refiere a las Regulaciones Aeronáuticas."*

77. El Concesionario, por su parte, señala que "todo lo referente al diseño de las calles de rodaje debe cumplir con lo prescrito en el Manual de Diseño de Aeródromos, Doc. 9157 parte 2, de OACI. Todas las características listadas aquí corresponden con lo descrito en el citado documento."

ANÁLISIS DE OSITRAN

78. El Numeral 1.9 del Anexo 14 establece especificaciones generales respecto a la configuración del sistema de calles de rodaje, el cual debe estar conformado por calles de salida rápida, calles de rodaje paralelas, calles de rodaje dobles paralelas y calles de rodaje con cruces perpendiculares.
79. Con relación a la modificación del término "*pistas de rodaje*", consideramos procedente su reemplazo por "*calles de rodaje*", por ser la definición consignada en la RAP 314.
80. Del análisis realizado mediante Informe N° 1020-2016-MTC/12.08, se demuestra que, en efecto, la configuración y número de calles de salida rápida dependerán principalmente de la flota de aeronaves prevista, proyecciones del número de operaciones, procedimientos de la gestión del tránsito aéreo para la operación de la segunda pista, por lo que no resulta técnicamente correcto establecer valores fijos para el número y ubicación de las calles de salidas rápida.
81. Finalmente, considerando que la Ley Aplicable para el diseño de las calles de rodaje y sus áreas de seguridad es la RAP 314, es correcto referenciar las dimensiones de las calles de rodaje y márgenes de pista a dicha Regulación.
82. Por lo antes expuesto, contando con el respectivo sustento por parte de la DGAC, quien en su calidad de autoridad se encuentra encargada de fiscalizar el cumplimiento de la normatividad que regula todas las actividades vinculadas al ámbito aeronáutico, la opinión de OSITRAN con relación a esta solicitud de modificación es favorable.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.10 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

83. Modificación del numeral 1.10:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.10 Especificaciones para la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves <i>Las dimensiones de la plataforma de estacionamiento deberán cumplir con los requisitos para movimientos de aeronaves y número de posiciones requeridas para el estacionamiento de los diferentes tipos de aeronaves según la configuración final de las áreas de embarque.</i> <i>La señalización de las posiciones de estacionamiento deberá hacerse de acuerdo a las recomendaciones de la OACI, de los fabricantes de las aeronaves.</i>	1.10 Especificaciones para la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves <i>Las dimensiones de la plataforma de estacionamiento deberán cumplir con los requisitos para movimientos de aeronaves y número de posiciones requeridas para el estacionamiento de los diferentes tipos de aeronaves según la configuración final de las áreas de embarque.</i> <i>La señalización de las posiciones de estacionamiento deberá hacerse de acuerdo a las recomendaciones de la OACI, de los fabricantes de las aeronaves <u>y Leyes Aplicables</u>.</i>

84. La propuesta de modificación del Numeral 1.10 del Anexo 14 añade el término Leyes Aplicables a los criterios que deberá considerar el Concesionario para señalizar los puestos de estacionamientos de aeronaves.

SUSTENTO DE LAS PARTES

85. La DGAC señala que el diseño de la plataforma "deberá ser coherente con lo indicado en la Norma Técnica Complementaria (NTC) 001-2012, Señalización de Plataforma de Aeronaves en Aeródromos, y así mismo lo indicado en la RAP 314 par apuesto de estacionamiento de aeronaves."
86. En el mismo sentido, el Concesionario señala que "la nueva redacción de este numeral tiene por objeto adecuar este RTM a lo regulado en las normas vigentes emitidas por las autoridades competentes (Leyes Aplicables)."



ANÁLISIS DE OSITRAN

87. Dado que las especificaciones para la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves deben estar acordes con lo establecido en la normativa pertinente (NTC, RAP), es necesario que las especificaciones del presente RTM incorporen dicha normativa. Por lo antes expuesto, considerando el sustento remitido por la DGAC, la opinión de OSITRAN respecto a la presente solicitud, es favorable.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.11 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

88. Modificación del numeral 1.11:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.11 Iluminación de la Plataforma de Estacionamiento La iluminación de las posiciones de estacionamiento de aeronaves deberá hacerse de acuerdo con las recomendaciones de la OACI.	1.11 Iluminación de la Plataforma de Estacionamiento La iluminación de las posiciones de estacionamiento de aeronaves deberá hacerse de acuerdo con las recomendaciones de la OACI <u>y Leyes Aplicables</u>.

89. La propuesta de modificación del Numeral 1.11 del Anexo 14 añade el término Leyes Aplicables a los criterios que deberá considerar el Concesionario para iluminar los puestos de estacionamientos de aeronaves.

SUSTENTO DE LAS PARTES

90. La DGAC señala lo siguiente: "aplicación de las circulares FAA, están cubiertas por las Leyes aplicables y aplicación de DGAC como autoridad normativa de los proyectos aeroportuarios. Se considera procedente, toda vez que en la RAP 314 se norman aspectos respecto a la iluminación de plataforma."
91. El Concesionario señala que "la nueva redacción de este numeral tiene por objeto adecuar este RTM a lo regulado en las normas vigentes emitidas por las autoridades competentes (Leyes Aplicables)."



ANÁLISIS DE OSITRAN

92. Al incluir el término Leyes Aplicables, se especifica que, además de las recomendaciones OACI, se incluyen también las normas emitidas por la DGAC en su calidad de autoridad

aeronáutica, quien a través de la RAP 314, proporciona especificaciones para la iluminación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

93. Por lo tanto, OSITRAN emite opinión favorable a la propuesta de modificación del numeral 1.11.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.12 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

94. Modificación del numeral 1.12:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.12 Iluminación en las Pistas <i>La iluminación de las pistas se operará por control remoto desde el sistema de monitoreo central con el fin de iluminar:</i> • Vías de acceso principal • Vías de captación de tránsito • Vías locales • Estacionamiento de autos • Circuito de circulación del área terminal • Vía periférica • Área requerida para la seguridad y protección • Túnel y pasos subterráneos (donde sea posible) durante día y noche.	1.12 Iluminación en las <u>de</u> Pistas <u>de</u> vehículos terrestres <i>La iluminación de las pistas se operará por control remoto desde el sistema de monitoreo central con el fin de iluminar:</i> • Vías de acceso principal • Vías de captación de tránsito • Vías locales • Estacionamiento de autos • Circuito de circulación del área terminal • Vía periférica • Área requerida para la seguridad y protección • Túnel y pasos subterráneos (donde sea posible) durante día y noche.

95. La propuesta de modificación del Numeral 1.12 del Anexo 14 consiste en incluir como parte del título el término "pistas de vehículos terrestres."

SUSTENTO DE LAS PARTES

96. Como sustento, la DGAC señala lo siguiente:

- "Se indica pistas de vehículos terrestres toda vez que esto está referido a zonas que no corresponden a elementos de área de movimiento del aeródromo."

97. El Concesionario señala que "se precisa que este RTM sobre iluminación de plataforma está referida a los vehículos terrestres".

ANÁLISIS DE OSITRAN

98. La modificación del presente numeral precisa su ámbito de aplicación, toda vez que las vías y áreas que se requieren iluminar por control remoto, corresponden a aquellas que son utilizadas por vehículos terrestres.

99. Por lo que, la opinión de OSITRAN es favorable a la propuesta formulada.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.13 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

100. Modificación del numeral 1.13:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.13 Suministro de Energía Eléctrica La red de suministro de energía eléctrica deberá incluir: • UPS (suministro ininterrumpido de energía) o fuentes auxiliares de energía con un tiempo para el restablecimiento de 1 segundo para los NAVAIDS.	1.13 Suministro de Energía Eléctrica La red de suministro de energía eléctrica deberá incluir: • UPS (suministro ininterrumpido de energía – <u>"tiempo de conmutación"</u>) o fuentes auxiliares de energía (<u>generadores</u>) con un tiempo para el restablecimiento <u>de 1 segundo</u> para los NAVAIDS- <u>para las instalaciones de acuerdo a las Leyes Aplicables.</u>

101. La modificación del Numeral 1.13 del Anexo 14 consiste en reemplazar el tiempo de respuesta de la fuente auxiliar de energía o generadores de 1 segundo por aquellos que determine las Leyes Aplicables para las NAVAIDS (denominación en inglés de Ayudas a la Navegación).

SUSTENTO DE LAS PARTES

102. Sobre el particular, la DGAC señala que "no se necesita precisar los tiempos, y se sugiere la siguiente precisión al texto: UPS (suministro ininterrumpido de energía – "tiempo de conmutación" o fuentes auxiliares de energía (generadores) con un tiempo para el restablecimiento para los NAVAIDS – para las instalaciones de acuerdo a la normativa nacional."
103. De igual manera, el Concesionario opina que "no resulta necesario precisar los tiempos para el restablecimiento, toda vez que los tiempos mínimos de conmutación en caso de emergencia están listados en el Manual de Diseño de Aeródromo, Doc 9157 partes de OACI."

ANÁLISIS DE OSITRAN

104. De acuerdo al sustento remitido por las Partes, no es necesario precisar los tiempos de respuesta de la fuente auxiliar de energía o generadores, toda vez que estos se encuentran listados en la normatividad OACI (Anexo 14, Anexo 8 y el Manual de Diseño de Aeródromos – Parte 5) de manera detallada para cada tipo de instalación en particular.
105. Debe precisarse que en la normatividad aplicable se precisan los tiempos de respuestas por cada una de las Ayudas Visuales y Radioayudas, estableciéndose estos entre 0 y 15 segundos, tiempos que OACI ha determinado en función al requerimiento operacional de cada sistema. En ese sentido, resulta más adecuado determinar los tiempos de respuestas en función a los señalados por OACI por ser el ente especializado en la materia.
106. Por lo tanto, contando con el respectivo sustento por parte de la DGAC, quien en su calidad de autoridad aeronáutica se encuentra encargada de regular y aprobar los procedimientos

aplicados al servicio de tránsito aéreo (lo cual incluye las ayudas a la aeronavegación), la opinión de OSITRAN con relación a la presente solicitud de modificación es favorable.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.15 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

107. Modificación del numeral 1.15:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.15 Sistema para Suministro de Combustible Deberá permitir el abastecimiento de todas las posiciones para estacionamiento de aeronaves operativas de contacto requeridas.	1.15 Sistema para Suministro de Combustible Deberá permitirse el abastecimiento de todas las posiciones para estacionamiento de aeronaves operativas de contacto requeridas, <u>de acuerdo al diseño y configuración de las plataformas adoptadas en los planes maestros.</u>

108. Las Partes proponen incluir que en el Numeral 1.15 del anexo 14 que el diseño del sistema de abastecimiento de combustible se realice en función a la configuración de la plataforma que se determine en el Plan Maestro.

SUSTENTO DE LAS PARTES:

109. La DGAC considera que "sus recomendaciones están cubiertas por la aplicación de las Leyes Aplicables".
110. Asimismo, la DGAC indica que "de acuerdo al documento OACI 9184 parte 1 "Planificación General", 13.4 Abastecimiento de combustible a las aeronaves. El sistema a seleccionar debería determinarse en base al pronóstico del índice de combustible. Movimiento de aeronaves generalmente."
111. Por su parte, el Concesionario señala que "todo lo referente al abastecimiento de combustible debe seguir lo escrito en "IATA Guidance on Airport Storage Capacity – Edition 1". El abastecimiento mediante hidrantes debe ser congruente con la configuración geométrica y operativa de la plataforma."

ANÁLISIS DE OSITRAN

112. En este punto, coincidimos con lo señalado por las Partes, respecto a que la disposición de los puntos directos de abastecimiento de combustible (conocidos como PITS), dependerá de la configuración de la plataforma y de la operatividad que se le asigne a cada una de las posiciones de estacionamiento de aeronaves, aspecto que es determinado a través de los estudios que forman parte del Plan Maestro.
113. El presente numeral, tal y como está redactado, sólo contempla puntos directos de abastecimiento de combustible en las posiciones de contacto³; no obstante, debe tenerse en cuenta las necesidades de otro tipo de operaciones, como las que realizan los aviones cargueros, quienes, debido al tamaño de sus aeronaves, requieren caudales (galones por minuto) de abastecimiento de combustible mayores, condición que solo se obtiene a través

³ Posiciones que utilizan puentes o pasarelas de abordaje para el embarque y desembarque de pasajeros.

de los puntos directos de abastecimiento (caso contrario se tendría que realizar a través de camiones cisternas, lo que implicaría tiempos elevados de carga de combustible y mayor ocupación del puesto de estacionamiento de la aeronaves, reduciendo la capacidad de la plataforma de aeronaves).

114. Por lo antes expuesto, la opinión de OSITRAN con relación a esta solicitud de modificación es favorable.

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

115. Modificación del numeral 1.16:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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 • Bóveda de seguridad para iluminación de aeronaves.	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</u> Aproximación • <u>Luces</u> PAPI • Zona de contacto (Touchdown <u>zone - TDZ</u>) • 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.

116. 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, propone reemplazar el requerimiento de las "regulaciones establecidas por las autoridades competentes" por aquellos emitidos por la OACI y las Leyes Aplicables.

SUSTENTO DE LAS PARTES

117. La DGAC recomienda el cambio del título y *"realiza las precisiones en la redacción, respecto a que la normatividad nacional está cubierta por el texto de Leyes Aplicables, concepto que ya existe en el Contrato de Concesión, por el cual DGAC y/o CORPAC tendrán la autonomía de exigir la aplicación de la norma."*
118. El Concesionario señala que *"la nueva redacción de este numeral tiene por objeto adecuar este RTM a lo regulado en las normas vigentes emitidas por las autoridades competentes (Leyes Aplicables)."*

ANÁLISIS DE OSITRAN

119. Sobre el particular, debemos señalar que, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión, "Cuadro de Responsabilidad de los Servicios de Aeronavegación", la implementación, operación y mantenimiento de los sistemas de iluminación, listados en el Numeral 1.16 del Anexo 14, son responsabilidad de CORPAC y no del Concesionario. Por ello, consideramos que el presente numeral debería ser eliminado 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.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.17 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

120. Modificación del numeral 1.17:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.17 Sistema de Seguridad <i>El sistema de seguridad para el Aeropuerto deberá cumplir con todos los lineamientos y recomendaciones actuales y futuras del Perú, OACI, FAA e IATA.</i>	1.17 Sistema de Seguridad <u>operacional y seguridad de la aviación</u> <i>El sistema de seguridad para el Aeropuerto deberá cumplir con todos los lineamientos y recomendaciones actuales y futuras del Perú, OACI, FAA e IATA con las normas y métodos recomendados de la OACI y las Leyes Aplicables.</i>

121. En la propuesta de modificación del Numeral 1.17 del Anexo 14 las Partes precisan que lo regulado en dicho numeral se encuentra referido a la seguridad operacional y seguridad de la aviación. Asimismo, elimina el listado de normas a considerar (OACI, FAA, IATA) y lo reemplaza por las normas OACI y Leyes Aplicables.

SUSTENTO DE LAS PARTES

122. La DGAC señala que el texto propuesto de Leyes Aplicables *"cubre toda la normatividad referencial FAA, TSA, NFPA y IATA. Asimismo, señala que "DGAC exige a LAP por ser la autoridad competente en seguridad operacional y AVSEC."*
123. El Concesionario señala que *"todo lo referente a seguridad operacional debe seguir lo descrito en el Anexo 17 de OACI, novena edición de marzo de 2011 y el Documento 8973, Security."*

ANÁLISIS DE OSITRAN

124. La propuesta de modificación del título del Numeral 1.17 del Anexo 14 brinda mayor precisión al contenido del RTM, por lo que se considera procedente.
125. Por otro lado, la propuesta de reemplazar la normativa FAA y IATA por las normas OACI y Leyes Aplicables resulta conveniente, por cuanto la seguridad operacional y seguridad en la aviación actualmente se encuentran reguladas sólo por las normas OACI y la normatividad nacional emitida por la DGAC, como son las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) y Normas Técnicas Complementarias (NTC).
126. Por lo antes señalado, contando con el sustento de la DGAC, la opinión de OSITRAN es favorable a la propuesta formulada.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

127. Modificación del numeral 1.18:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros <i>De acuerdo con lo establecido en el punto 1.3 las instalaciones para el terminal de pasajeros deberán ser planificadas e implementadas al menos un año antes de la fecha proyectada para la aplicación de su diseño, debiendo cumplir con los siguientes requisitos y características:</i>	1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros <i>De acuerdo con lo establecido en el punto 1.3 las instalaciones para el terminal de pasajeros deberán ser planificadas e implementadas al menos un año antes de la fecha proyectada para la aplicación de su diseño, debiendo cumplir con <u>los siguientes requisitos y características: los niveles de servicio óptimos establecidos en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA o la que resulte vigente.</u></i>

128. La modificación del Numeral 1.18 del anexo 14 añade a los criterios de planificación establecidos, el requerimiento de cumplir con el nivel de servicio óptimo recomendado por la IATA en su *Manual Airport Development Reference Manual* (en adelante ADRM).

SUSTENTO DE LAS PARTES

129. La DGAC considera favorable la aplicación del nivel "óptimo" de la *versión actualizada del ADRM (versión 10 IATA)*.
130. El Concesionario señala que "*actualmente la versión vigente del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA es la décima y en ella se establecen los niveles de servicio según el tipo de aeropuerto. Concretamente estos niveles de servicio se describen en el apartado 3.4.5 del ADRM*".

ANÁLISIS DE OSITRAN

131. Con relación a la aplicación de las recomendaciones IATA, debemos precisar que el numeral 3.4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión incluye como una "Normas Mínimas Requeridas para las Operaciones Aeroportuarias y el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria", el Manual de Referencia de los Terminales Aeroportuarios de IATA, esto es, el Manual ADRM, por lo que se considera procedente adaptar los requisitos de calidad para la diseño y operación del terminal de pasajeros a lo recomendado por la IATA en la décima versión de su Manual ADRM.
132. La novena edición del Manual ADRM (no vigente) consideraba seis (06) niveles de servicio, de la A a la F, los cuales estaban basados sólo en requerimientos de espacio (m^2 por pasajero), exigiéndose en el Contrato de Concesión para el AIJCH el cumplimiento del nivel de servicio B: alto nivel de servicio, condiciones de flujo estable, pocas demoras y alto nivel de confort.
133. En el año 2014, la IATA reemplaza la novena edición del Manual ADRM por la décima edición, siendo uno de los principales cambios efectuados la definición de los niveles de servicio. En la décima edición del Manual ADRM se ha adoptado un nuevo concepto para definir los niveles de servicio enfocado en requisitos de Espacio (m^2 por pasajero) y de Tiempo Máximo de Espera para cada facilidad que se presta en los aeropuertos. Este nuevo enfoque consiste en tres únicos niveles de servicio: Óptimo, Sub óptimo y Sobre dimensionado. Al respecto, el Exhibit (Exposición) 3.4.5.1 de la décima edición del ADRM los define de la siguiente manera:

"El marco de niveles de servicio se ha actualizado en esta edición del ADRM para reflejar mejor la naturaleza dinámica del Terminal y su rendimiento. El nuevo marco se basa en tres parámetros definidos como sigue:

Exhibit 3.4.5.1: Parámetros del Nivel de Servicio"

Nivel de Servicio	Espacio	Tiempo
1. Overdesign	Excesivo o existencia de espacios vacíos	Exceso de recursos.
2. Optimum	Espacio suficiente para acomodar las funciones necesarias en un ambiente confortable	Procesamientos y tiempos de espera aceptables.
3. Suboptimum	Mucha gente e incómodo	Procesamientos y tiempos de espera inaceptables.

134. Para su aplicación en el diseño y operación de las terminales de pasajeros, el Exhibit 3.4.5.3 del Manual ADRM establece parámetros de áreas y tiempos para los tres niveles de servicio y para todos los sistemas o facilidades que se prestan en los aeropuertos, siendo estos: hall de salidas, check-in, control de seguridad, migraciones salidas y llegadas, salas de embarques, salas de recojo de equipaje y hall de llegadas:

Exhibit 3.4.5.3: LoS Guidelines for Airport Terminal Facilities

LoS Guidelines									
Public Departure Hall		> 1.5	< 2.0	n/a		n/a		Optimum proportion of seated occupants	
Check-in	Self-Service Kiosk (Boarding Pass / Bag Tagging)	> 0.5	< 1.5	< 1	> 2	< 2	> 3		
	Bag Drop Desk (queue width: 1.4 - 1.6m)	> 1.5	< 3.5	< 5	> 5	< 5	> 5		
	Check-in Desk (queue width: 1.4 - 1.6m)	> 1.5	< 3.5	< 10	> 20	< 5	> 5		
Security Control (queue width: 1.2m)		> 1.5	< 1.5	< 5	> 10	< 5	> 5		
Immigration Control (Outbound Passport Control) (queue width: 1.2m)		> 1.5	< 1.5	< 5	> 10	< 5	> 5		
Gate Meltdown / Seating		> 1.5	< 1.5	n/a		n/a		Optimum proportion of seated occupants	
Departure Lounges		> 1.5	< 1.5	n/a		n/a		Maximum Occupancy Rate: 40% - 50%	
Immigration Control (Inbound Passport Control) (queue width: 1.2m)		> 1.5	< 1.5	< 5	> 10	< 5	> 5		
Baggage Reclaim	Narrow Body Aircraft	> 1.5	< 1.5	< 5	> 10	< 5	> 5	The first waiting time value relates to "first passenger to first bag". The second waiting time value relates to "last bag on belt" (counting from the first bag delivery). **	
	Wide Body Aircraft	> 1.5	< 1.5	< 5	> 10	< 5	> 5		
Customs Control		> 1.5	< 1.5	< 5	> 5	< 5	> 5	Waiting times refer to a procedure when 100% of the passengers are being checked by Customs	
Public Arrival Hall		> 1.5	< 2.0	n/a		n/a		Optimum proportion of seated occupants	

Source: IATA

135. Si bien es cierto la décima edición del Manual ADRM considera parámetros para tres tipos de niveles de servicio: Sobredimensionado, Óptimo y Sub óptimo, IATA precisa que el único nivel de servicio recomendable para el diseño y operación de las terminales aeroportuarias es la que cumple el nivel de servicio óptimo. Al respecto, el numeral 3.4.5 del Manual ADRM señala lo siguiente:

3.4.5 Concepto de Nivel de Servicio y Directrices de Planificación

Los niveles de servicio se utilizan para ayudar a determinar los requisitos de la instalación para un requerimiento de diseño determinado. En los Planes de Desarrollo, para la hora punta prevista, se deberán proporcionar instalaciones que operen de acuerdo con un nivel de servicio óptimo, alineado a la capacidad requerida. Hasta que el aeropuerto alcance ese nivel de actividad previsto, las instalaciones funcionarán a un mejor nivel de servicio que el óptimo.

136. Otras de las ventajas de la décima edición del Manual ADRM es la inclusión de nuevos servicios que han surgido como producto de la modernización del mercado aerocomercial⁴, como son:

- Los módulos de auto servicio (*self service kiosks*)
- El auto despacho de equipaje (*self service bag drop*),

⁴ El Manual ADRM señala:

3.4.5.3 Directrices sobre el Nivel de Servicio

Se han introducido nuevas directrices para incluir facilidades que impliquen procesamiento de autoservicio. Estos no existían en las ediciones pasadas del ADRM. El enfoque de niveles de servicio ha sido modificado para reflejar mejor el actual mercado de la aviación desde una perspectiva global. Diferentes regiones, países y los mercados requieren la modificación del entorno del aeropuerto para que coincida con sus necesidades de servicio.

- iii. La diferenciación entre clase económica, clase ejecutiva, primera clase y servicio *fast track*⁵.
 - iv. Incluye la obligación de proporcionar un determinado número de asientos en el hall público de llegadas.
137. En ese sentido, la opinión de OSITRAN con relación a la inclusión del nivel de servicio óptimo como criterio de diseño en el Anexo 14 es favorable.
138. No obstante, a fin de facilitar la lectura y precisar los requisitos que deberá cumplir el Concesionario durante el periodo remanente de la Concesión, se propone la siguiente redacción:

1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros



De acuerdo con lo establecido en el punto 1.3 las instalaciones para el terminal de pasajeros deberán ser planificadas e implementadas al menos un año antes de la fecha proyectada para la aplicación de su diseño, debiendo cumplir con los siguientes requisitos y características: el nivel de servicio óptimo establecido en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA o la que resulte vigente. Para el Periodo Remanente el Concesionario deberá cumplir con los siguientes requisitos y características:

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.18.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

139. Modificación del numeral 1.18.1:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE			PROYECTO DE ADENDA N° 7		
1.18.1 Periodo Inicial:			1.18.1 Periodo Inicial:		
<i>Requerimientos para la capacidad de manejo de pasajeros al término del Periodo Inicial:</i>			<i>Requerimientos para la capacidad de manejo de pasajeros al término del Periodo Inicial:</i>		
Nota General: mill. = millones			Nota General: mill. = millones		
	al 8° año	al 30° año		al 8° año	al 30° año
a. Doméstico/Internacional			a. Doméstico/Internacional		
Total	7.2 mill.	18.4 mill.	Total	7.2 mill.	18.4 mill.
Vuelos domésticos	3.5 mill.	8.2 mill.	Vuelos domésticos	3.5 mill.	8.2 mill.
Vuelos internacionales	3.7 mill.	10.2 mill.	Vuelos internacionales	3.7 mill.	10.2 mill.
b. Hora Punta (al 8vo año)			b. Hora Punta (al 8vo año)		
Total Pasajeros (combinados)	2,789	6,016	Total Pasajeros (combinados)	2,789	6,016
Total de pasajeros de llegada:	1,603	3,472	Total de pasajeros de llegada:	1,603	3,472
- Total de llegadas nacionales	773	1,514	- Total de llegadas nacionales	773	1,514
- Total de llegadas internacionales	830	1,958	- Total de llegadas internacionales	830	1,958
Total de pasajeros de salidas:	1,743	3,773	Total de pasajeros de salidas:	1,743	3,773
- Total de salidas nacionales	844	1,651	- Total de salidas nacionales	844	1,651
- Total de salidas internacionales	899	2,122	- Total de salidas internacionales	899	2,122

⁵ El servicio comercial Fast Track viene siendo brindado en distintos aeropuertos, el cual es un servicio diseñado para que los pasajeros puedan pasar rápidamente los controles de seguridad sin hacer colas, condicionado a la afiliación de una determinada tarjeta (similar al servicio Priority Pass que permite el acceso a salones VIP en los aeropuertos).

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE

Cada uno de los anteriores requerimientos en cuanto a la capacidad en horas punta es separado e independiente de los demás.

Tiempos de conexión.

- Desde cualquier vuelo de llegada nacional programado hacia cualquier vuelo de salida: 1 hora.
- Desde cualquier vuelo internacional programado hacia cualquier vuelo de salida internacional: 90 minutos.

Sistemas para manejo del equipaje. El terminal deberá contar con un sistema automático para examinar equipajes con:

- Capacidad futura expansible para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una máquina.
- Equipos de Rayos X para revisión de equipajes. Recomendable un equipo para tamaño estándar de equipajes cada 24 counters y un equipo cada 50 counters para equipajes de mayor tamaño (over size).
- Capacidad futura expansible para manejar puntos de recolección de equipajes con rótulos de viaje en conexión con acceso automático a todos los desembarcaderos de equipajes del área para examinar equipaje

Conexiones entre terminales. El Concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión de los edificios internacionales y domésticos, los que deberán existir al momento de apertura del terminal nacional (aproximadamente en el 14avo. de vigencia de la Concesión), y durante todas las subsecuentes fases de desarrollo.

Oficinas para las líneas aéreas. Oficinas administrativas y operacionales del terminal en condiciones y número adecuados para cumplir con los requerimientos de la demanda de las líneas aéreas.

Pantallas de información comercial, pública y de las líneas aéreas.

PROYECTO DE ADENDA N° 7

~~Cada uno de los anteriores requerimientos en cuanto a la capacidad en horas punta es separado e independiente de los demás.~~

~~Tiempos de conexión.~~

- ~~Desde cualquier vuelo de llegada nacional programado hacia cualquier vuelo de salida: 1 hora.~~
- ~~Desde cualquier vuelo internacional programado hacia cualquier vuelo de salida internacional: 90 minutos.~~

~~Sistemas para manejo del equipaje. El terminal deberá contar con un sistema automático para examinar equipajes con:~~

- ~~Capacidad futura expansible para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una máquina.~~
- ~~Equipos de Rayos X para revisión de equipajes. Recomendable un equipo para tamaño estándar de equipajes cada 24 counters y un equipo cada 50 counters para equipajes de mayor tamaño (over size).~~
- ~~Capacidad futura expansible para manejar puntos de recolección de equipajes con rótulos de viaje en conexión con acceso automático a todos los desembarcaderos de equipajes del área para examinar equipaje~~

~~Conexiones entre terminales. El Concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión de los edificios internacionales y domésticos, los que deberán existir al momento de apertura del terminal nacional (aproximadamente en el 14avo. de vigencia de la Concesión), y durante todas las subsecuentes fases de desarrollo.~~

~~Oficinas para las líneas aéreas. Oficinas administrativas y operacionales del terminal en condiciones y número adecuados para cumplir con los requerimientos de la demanda de las líneas aéreas.~~

~~Pantallas de información comercial, pública y de las líneas aéreas.~~



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
• Sistema de pantallas de información de vuelo (FIDS) • Sistema de pantallas de información de equipaje (BIDS) • Sistemas de pantallas de información de puertas de embarque (GIDS) Ventilación y aire acondicionado (HVAC). En concordancia con las Leyes Aplicables, el Edificio del Terminal deberá ser en su totalidad zona de no fumadores. Parámetros para el diseño del sistema. Condiciones internas: • Temperatura con termómetro de bola seca - 21.1° - 25.5° • Humedad relativa - 20% - 60%	• Sistema de pantallas de información de vuelo (FIDS) • Sistema de pantallas de información de equipaje (BIDS) • Sistemas de pantallas de información de puertas de embarque (GIDS) Ventilación y aire acondicionado (HVAC). En concordancia con las Leyes Aplicables, el Edificio del Terminal deberá ser en su totalidad zona de no fumadores. Parámetros para el diseño del sistema. Condiciones internas: • Temperatura con termómetro de bola seca - 21.1° - 25.5° • Humedad relativa - 20% - 60%

140. Las partes proponen eliminar en su totalidad el Numeral 1.18.1 del Anexo 14.

SUSTENTO DE LAS PARTES

141. Sobre el particular, la DGAC señala que la eliminación del numeral 1.18.1 resulta procedente debido a que en la actualidad la Concesión se encuentra en el Periodo Remanente.
142. Por su parte, el Concesionario señala que "Al eliminar lo relacionado al Periodo Inicial de la Concesión, se han eliminado determinados párrafos vinculados a dicho periodo, por lo que no resulta necesario la mención a los mismos, toda vez que están recogidos también para el Periodo Remanente."

ANALISIS DE OSITRAN



143. Sobre el particular, OSITRAN considera procedente la eliminación del numeral 1.18.1 en lo que respecta a los requerimientos para la capacidad de manejo de pasajeros al término del Periodo Inicial, toda vez que dicho periodo ha culminado el 31 de diciembre de 2008.
144. Por otro lado, se observa que los requisitos de capacidad proyectados para el octavo y trigésimo año de la concesión han quedado desfasados respecto a la demanda real presentada, toda vez que se proyectaba un tráfico de 18,4 millones de pasajeros al trigésimo año de la Concesión, cuando dicha cifra se alcanzará al décimo sexto año. En ese sentido, considerando que el numeral 1.3 regula el desarrollo de la infraestructura en función a la demanda proyectada en el Plan Maestro, deben eliminarse dichos requerimientos.
145. Asimismo, coincidimos con lo señalado por el Concesionario, respecto a que, la presente eliminación no genera un vacío para los requerimientos para el Periodo Remanente, toda vez que ellos se encuentran regulados, en los mismos aspectos, en el numeral 1.18.2.

146. Por lo antes expuesto, la opinión de OSITRAN con relación a esta solicitud de modificación es favorable.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.18.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

147. Modificación del numeral 1.18.2:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.18.2 Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión	1.18.21 Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión
Capacidad para el manejo de pasajeros (18.4 millones de pasajeros anuales 151,000 operaciones)	Capacidad para el manejo de pasajeros (18.4 millones de pasajeros anuales 151,000 operaciones)
a. Doméstico/Internacional (al 30avo año)	a. Doméstico/Internacional (al 30avo año)
Vuelos domésticos: 87,351	Vuelos domésticos: 87,351
Vuelos internacionales: 63,706	Vuelos internacionales: 63,706
b. Hora punta (total combinado = 6,016 pasajeros en hora punta - PHP) - Total de pasajeros	b. Hora punta (total combinado = 6,016 pasajeros en hora punta - PHP) - Total de pasajeros
Total, de pasajeros de llegada (terminales separados):	Total de pasajeros de llegada (terminales separados):
Total de llegadas nacionales (1,514 PHP) - 55%	Total de llegadas nacionales (1,514 PHP) - 55%
Total de llegadas internacionales (1,958 PHP) - 60%	Total de llegadas internacionales (1,958 PHP) - 60%
Total de pasajeros de salida (terminales separados)	Total de pasajeros de salida (terminales separados)
Total de salidas nacionales (1,651 PHP) - 60%	Total de salidas nacionales (1,651 PHP) - 60%
Total de salidas internacionales (2,122 PHP) - 65%	Total de salidas internacionales (2,122 PHP) - 65%
Cada uno de los anteriores requerimientos en cuanto a la capacidad en horas punta es separado e independiente de los demás.	Cada uno de los anteriores requerimientos en cuanto a la capacidad en horas punta es separado e independiente de los demás.
Tiempo de conexión:	Tiempo de conexión:
• Nacional: 1 hora	• Nacional: 1 hora
• Internacional: 90 minutos	• Internacional: 90 minutos
Sistema de manejo de equipajes	Conexiones entre terminales. Deben estar programados servicios de transporte de personas para conectar los edificios de los terminales para pasajeros, durante el Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión. El Concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte
• Sistema automático para examinar equipajes con:	
• Capacidad para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una máquina.	



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE

- Equipos de Rayos X para revisión de equipajes. Equipos para tamaño estándar de equipajes y equipos para equipajes de mayor tamaño (over size).
- Punto para recolección de equipajes con rótulos de viaje en conexión con acceso automático a todos los desembarcaderos de equipajes a las salas para examinar equipaje.

Conexiones entre terminales. Deben estar programados servicios de transporte de personas para conectar los edificios de los terminales para pasajeros, durante el Período Remanente de Vigencia de la Concesión.

Oficinas para las líneas aéreas. Oficinas administrativas y operacionales del terminal en condiciones y número adecuado para cumplir con los requerimientos de la demanda de las líneas aéreas.

PROYECTO DE ADENDA N° 7

de personas para conexión entre los distintos terminales de pasajeros que pudiera tener el Aeropuerto, dicha conexión será efectiva desde el momento de entrada en servicio de la nueva terminal.

Oficinas para las líneas aéreas. Oficinas administrativas y operacionales del terminal en condiciones y número adecuado para cumplir con los requerimientos de la demanda de las líneas aéreas.

Pantallas de información comercial, pública y de las líneas aéreas.

- Sistema de pantallas de información de vuelo (FIDS)
- Sistema de pantallas de información de equipaje (BIDS)
- Sistemas de pantallas de información de puertas de embarque (GIDS)

Ventilación y aire acondicionado (HVAC). En concordancia con las Leyes Aplicables, el Edificio del Terminal deberá ser en su totalidad zona de no fumadores.

Parámetros para el diseño del sistema. Condiciones internas:

- Temperatura con termómetro de bola seca
-21.1° -25.5° entre 22° y 26°C.
- Humedad relativa - 20% - 60%

Sistema de manejo de equipajes

- Sistema automático para examinar equipajes con:
- Capacidad para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una máquina.
- Equipos de Rayos X para revisión de equipajes. Equipos para tamaño estándar de equipajes y equipos para equipajes de mayor tamaño (over size).
- Punto para recolección de equipajes con rótulos de viaje en conexión con acceso automático a todos los desembarcaderos de equipajes a las salas para examinar equipaje.

148. El Proyecto de Adenda contempla realizar las siguientes modificaciones en el Numeral 1.18.2 del Anexo 14:

- (i) Eliminar los requisitos de capacidad para el manejo de pasajeros.
- (ii) Precisar que las conexiones entre terminales deberán hacerse efectiva desde la entrada en operación de la nueva terminal.
- (iii) Incluir el requisito de contar con pantallas de información comercial, pública y para utilidad de las líneas aéreas.
- (iv) Incluir el requisito de contar con ventilación y aire acondicionado, modificando los rangos de temperatura y humedad.

SUSTENTO DE LAS PARTES

149. La DGAC señala que resulta procedente la eliminación de los requisitos de capacidad por encontrarse desfasados. Asimismo, señala que la temperatura del terminal es la que se encuentra regulada en la Norma Técnica A.010 del Reglamento Nacional de Edificaciones.
150. El Concesionario señala que *"se propone el cambio de temperatura para alinear el rango aquí fijado con lo establecido en el artículo 54 de la norma A.010 del Reglamento Nacional de Edificaciones"*. Cabe señalar que LAP no ha remitido sustento respecto a los otros puntos modificados.

ANÁLISIS DE OSITRAN

151. El numeral 1.18.2 del Anexo 14 contiene una serie de requisitos y características para el diseño y operación de las terminales de pasajeros (existente y proyectada). De esta manera, con la finalidad de actualizar y complementar estos requisitos, la propuesta contempla realizar las siguientes modificaciones:

- i. Eliminar los requisitos de capacidad, toda vez que han quedado desfasados y superados, tal como se demuestra a continuación:

	CAPACIDAD PROYECTADA AL 30° AÑO	CAPACIDAD ALCANZADA AL 16° AÑO
NÚMERO DE PASAJEROS	18,4 millones	18,5 millones
NÚMERO DE OPERACIONES TOTALES	151 000	161 000
OPERACIONES DOMESTICAS	87 351	96 773
OPERACIONES INTERNACIONALES	63 706	65 042

En este aspecto, se considera adecuada la eliminación de los requisitos de capacidad de manejo de pasajeros por encontrarse desfasados y para concordar este RTM con la modificación realizada en el Numeral 1.3, , que determina que el desarrollo de la infraestructura será determinado por las proyecciones de demanda del en los Planes Maestros.

- ii. Se precisa que la conexión entre terminales deberá hacerse efectiva desde la entrada en operación de la nueva terminal, precisión que mejora la aplicación del requisito técnico mínimo y genera bienestar a los usuarios.

- iii. Se incluye un requisito que solo estaba consignado para el Periodo Inicial, por lo que se extiende para el Periodo Remanente, referido a la necesidad de contar con pantallas de información comercial, pública y para utilidad de las líneas aéreas.
- iv. Se actualiza el rango para la temperatura en las terminales, el cual será de $24^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$, siendo el mismo rango establecido en el artículo 54 de la norma A.010 del Reglamento Nacional de Edificaciones.

152. Por lo antes expuesto, la opinión de OSITRAN con relación a esta solicitud de modificación es favorable.

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

153. Eliminación del numeral 1.19:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE			PROYECTO DE ADENDA N° 7		
1.19 Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves			1.19 Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves		
<i>La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro:</i>			<i>La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro:</i>		
<i>Capacidad del sistema de pistas de aterrizaje/despegue</i>			<i>Capacidad del sistema de pistas de aterrizaje/despegue</i>		
	al 8° año	al 30° año		al 8° año	al 30° año
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74	Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74
Total de vuelos			Total de vuelos		
Total salidas y llegadas en un día punta	347	585	Total, salidas y llegadas en un día punta	347	585
Domésticos	207	329	Domésticos	207	329
Internacionales	140	256	Internacionales	140	256
Capacidad del terminal/rampa			Capacidad del terminal/rampa		
Total, salidas y llegadas en una hora punta	26	45	Total, salidas y llegadas en una hora punta	26	45
Domésticos	16	28	Domésticos 16-28	16	28
Internacionales	13	22	Internacionales 13-22	13	22
Mínimo de posiciones de estacionamiento			Mínimo de posiciones de estacionamiento		
Contacto	19	56	Contacto	19	56
Remoto	10	6	Remoto	10	6
Capacidad del sistema de Pista de A/D			Capacidad del sistema de Pista de A/D		
Hora Punta (Vuelos Comerciales Solamente)	33	74	Hora Punta (Vuelos Comerciales Solamente)	33	74
Tipo de Aeronave			Tipo de Aeronave		
Internacional:			Internacional:		
B747	2	4	B747	2	4
B767, DC10, A300	4	13	B767, DC10, A300	4	13
B737, MD80, A320	10	16	B737, MD80, A320	10	16
Doméstico:			Doméstico:		
B737/MD80/A320	14	28	B737/MD80/A320	14	28
Totales	29	62	Totales	29	62
• Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán					

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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 demanda por los servicios que se brindan en el AIJCh durante el periodo de la concesión.	• 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 demanda por los servicios que se brindan en el AIJCh durante el periodo de la concesión.

154. El Proyecto de Adenda propone la eliminación del 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 contacto⁶ y remotas⁷.

A. Capacidad del Sistema de Pista

SUSTENTO DE LAS PARTES

155. Sobre la presente propuesta la DGAC señala que "es procedente este cambio por actualización de información."
156. El Concesionario, por su parte, no remite sustento respecto al a eliminación de los requisitos de capacidad horaria del sistema de pistas.

ANÁLISIS DE OSITRAN

157. En cuanto a la Capacidad del Sistema de Pista, el RTM 1.19 contiene requisitos para el número operaciones en hora punta, disgregado por salidas, llegadas, nacional e internacional.

⁶ 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.

⁷ 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.

158. Sobre el particular, consideramos que el Anexo 14 debe contener requisitos de capacidad del Sistema de Pistas, a fin de establecer exigencias para los distintos agentes involucrados: CORPAC, como encargado de proporcionar las instalaciones, servicios y procedimientos para la navegación aérea; el Concesionario como explotador de la infraestructura aeroportuaria (pista, calles de rodaje, plataforma y área de seguridad); y para la DGAC en su calidad de autoridad aeronáutica que regula y supervisa las actividades en materia de aeronáutica civil.

159. Respecto a los Requisitos de Capacidad del Sistema de Pistas consignados en el numeral 1.19 para el trigésimo año de la Concesión, consideramos necesario que estos sean 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 por la DGAC mediante Informe N° 1105-2016-MTC/12.08, toda vez 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.



160. De esta manera, se contará con los requerimientos para la capacidad de pista, ya sea en función al número de operaciones por hora punta, al número de operaciones en día punta, separado por tipo de operaciones (llegadas, salidas, nacional e internacional) o de la forma que se determine en los Estudios de Capacidad a elaborarse. Una vez definidos estos requerimientos, pasarán a ser parte de las obligaciones del Concesionario, en lo que corresponda según sus responsabilidades como explotador de aeródromo, y serán supervisados por OSITRAN.
161. Por lo antes expuesto, este Organismo Regulador considera que los requisitos de capacidad del sistema de pistas no deben ser eliminados, sino más bien actualizados.

Número de Posiciones de Estacionamiento

SUSTENTO DE LAS PARTES

162. Las partes sustentan la eliminación de los requisitos para el número y tipo de posiciones de estacionamiento, en la conveniencia que el número de posiciones remotas y de contacto requeridas para el año 30 de la concesión, sea estimado a partir del requisito de contar con el 90% de pasajeros totales embarcados mediante mangas.



ANÁLISIS DE OSITRAN

163. El RTM 1.19 contiene requisitos para el número de posiciones de estacionamiento de contacto y remotas, en valores totales y por tipo de aeronave.



164. Con relación a la eliminación de los requisitos para la implementación del número de posiciones de estacionamiento, tanto la Propuesta Técnica del Concesionario como el diseño inicial del Contrato de Concesión establecieron que al año 30 de la Concesión, el AIJCH debería contar como mínimo con 56 posiciones de contacto y 6 posiciones remotas.

165. En ese aspecto, debemos señalar que la construcción de la infraestructura aeroportuaria debe ser consistente con la evolución de la demanda, más aún 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 en cuanto al número de pasajeros, operaciones y características de la industria aerocomercial.

166. En tal sentido, 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 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.
167. Por lo antes señalado, consideramos procedente la eliminación de la cantidad mínima requerida de posiciones de estacionamiento totales y por tipo de aeronave, por cuanto, como lo hemos detallado líneas arriba, este valor deberá determinarse a través de estudios, que formarán parte del Plan Maestro, los mismos que deberán ser consistente con la demanda proyectada, tal y como se señala en el último párrafo del numeral 1.9 del Anexo 14.
168. Si bien las proyecciones de demanda muestran un incremento sostenido en cuanto al número de pasajeros y operaciones, debe contemplarse el escenario que, del estudio realizado en el Plan Maestro, se requiera un número menor a las 56 posiciones de contacto consignadas en el numeral 1.19 del Anexo 14, en dicho caso, corresponderá al Concedente evaluar el mecanismo de compensación por la inversión no ejecutada, respecto a lo ofertado en la Propuesta Técnica del Concesionario.
169. Con relación a los párrafos finales del Numeral 1.19 del Anexo 14, que establecen los criterios para la contabilización del número de posiciones, consideramos desfavorable su eliminación, toda vez que permiten la aplicación de este RTM y el conteo de posiciones de contacto. Por ello, deben ser trasladados al numeral 1.20, donde se regula todo lo concerniente a Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas).

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

170. Modificación del numeral 1.20:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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.	1.1920 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	PROYECTO DE ADENDA N° 7
 • 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). 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>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 AUCh 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> 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.

171. La propuesta de modificación del numeral 1.20 del Anexo 14 implica el cambio del criterio que determinará del número de posiciones de contacto que deberá tener el AUCh 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).

A. Modificación del criterio para determinar el número de posiciones de contacto

SUSTENTO DE LAS PARTES

172. Mediante Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, la DGAC señala que la necesidad de disminuir el porcentaje exigido para las posiciones de contacto es consecuencia de la necesidad de atender a aerolíneas que operan bajo el modelo *low cost* (bajo costo), coincidiendo con el sustento remitido por el Concesionario. Además, mencionan que este modelo de negocio busca ahorrar costos operativos, de tal forma que las aerolíneas que operan en este formato no tendrían interés en utilizar puentes de abordaje.
173. En dicho contexto, la DGAC señala que, de considerar un elevado número de posiciones de contacto estaría eliminando la entrada de posibles operadores *low cost* afectando los precios de los boletos aéreos y, en general, la competitividad del mercado y la eficiencia de las operaciones en plataforma, lo cual se evitaría si se consideraría el cambio propuesto.
174. Por su parte, el Concesionario señala que el cambio propuesto no solo *"garantiza un alto nivel de servicio a los pasajeros"* (90% de los pasajeros embarcados por mangas), sino que también *"permite que el diseño del aeropuerto contemple los requerimientos de servicio que solicitarán las aerolíneas que operan bajo el modelo de low cost"*.
175. Respecto a las aerolíneas *low cost*, el Concesionario señala que *"los aeropuertos deben poder adecuar sus servicios y procesos de handling de aeronaves a las necesidades de estas compañías, (...) que son aerolíneas que no utilizan puentes de embarque y/o posiciones de contacto para sus operaciones. El embarque y desembarque lo hacen utilizando salas con escaleras ubicadas en cada puerta de la aeronave."*
176. Asimismo, el Concesionario, en función al análisis de la información del número de pasajeros de los meses de julio, agosto y setiembre de 2016, determina lo siguiente:
- Actualmente, con 37% de posiciones de contacto se embarca el 80% de pasajeros.
 - Del total de pasajeros de las aerolíneas *low cost* que actualmente operan en el AIJCH⁸, sólo el 4,2% de sus pasajeros no utilizaron PLB.
 - Si no existieran las restricciones actuales de espacio en plataforma, se tendría que un total de 93,3% pasajeros se atenderían mediante mangas o PLB.
177. Finalmente, tanto la DGAC como el Concesionario, señalan la necesidad de contar con estacionamientos para aeronaves que permanecerán tiempos prolongados en plataforma en horario nocturno, lo cual según las Partes no se ha considerado en la metodología inicial y se mejoraría con el cambio propuesto.

ANÁLISIS DE OSITRAN

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

⁸ En el presente cálculo el Concesionario incluye el número de pasajeros de la aerolínea ATSA, que si bien no es una aerolínea *low cost* sino de aviación general, posee aeronaves pequeñas que por su tamaño no pueden acceder al uso de los puentes de embarque o mangas.

"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). "

179. 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

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."

180. Como se advierte de la normativa aplicable de la OACI y IATA, la instalación de mangas o pasarelas de embarque se encuentra referida a calidad de servicio, eficiencia de las operaciones aéreas y seguridad, por lo que debe garantizarse que la modificación del presente RTM no disminuya el confort o calidad de servicios a los pasajeros durante el embarque/desembarque, así como la eficiencia en las operaciones aéreas, toda vez, que ello sería contrario a los objetivos del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

181. En las distintas reuniones de trabajo sostenidas entre DGAC, el MTC y OSITRAN, así como en opiniones previas emitidas por el Regulador, se requirió:

- (1) Que la propuesta esté sustentada con proyecciones de demanda que demuestren que el cambio propuesto, en efecto redunda en por lo menos un número similar de pasajeros embarcados por PLB respecto a la redacción vigente del RTM.
- (2) Sustentar el incremento en el número de aerolíneas low cost mediante opiniones de IATA, AETAI, AOC u otros gremios que represente a las aerolíneas.

182. Debe indicarse que la información solicitada por este Organismo es consistente con las recomendaciones de IATA, establecidas en su Décima Edición del Manual ADRM, quien 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."

183. De otro lado, respecto a los cálculos realizados por el Concesionario y acogidos por la DGAC, debemos recalcar que estos se han realizado con información de pasajeros de solo tres meses (de julio a agosto de 2016), más no con información proyectada, tal como lo indica la normativa IATA, y en ninguno de los tres casos se sustenta el valor de 90%. Como se indicó anteriormente, el Concesionario realizó tres cálculos que se analizan a continuación.

✓ Del Primer Cálculo

184. En el primer cálculo, el Concesionario determina que actualmente con 37% de posiciones de contacto es capaz de procesar el 80% de los pasajeros embarcados. En opinión de OSITRAN, estas cifras reflejan la escasez de infraestructura que se registra en el AIJCH, lo que genera una disminución en la calidad de servicio y en el número de pasajeros embarcados mediante posiciones de contacto.
185. Por lo antes señalado, si bien el Concesionario no determina cuál sería el porcentaje de posiciones de contacto para un total de 90% de pasajeros embarcados, las cifras presentadas en el presente cálculo evidencian que no puede utilizarse una relación directa entre ambos valores (% de posiciones de contacto y % de pasajeros embarcados), sino que más bien, tal y como lo recomienda la IATA es necesario realizar un análisis por segmento y en función al pronóstico de la demanda, representada principalmente por las aerolíneas, determinar el porcentaje requerido de posiciones de contacto.

✓ Del Segundo Cálculo

186. En el segundo cálculo, el Concesionario concluye que, del total de pasajeros de aerolíneas low cost y de aquellas que por el tipo de aeronaves no puedan acceder a usar mangas (ATSA), sólo el 4,2% de sus pasajeros utilizaron PLB; cálculo que por sí solo no remite el sustento necesario respecto al incremento de aerolíneas del tipo low cost en los próximos años.

✓ Del Tercer Cálculo

En el tercer cálculo, tanto la DGAC como el Concesionario, concluyen que, en base al número de pasajeros de los meses de julio, agosto y setiembre de 2016, si no existieran las restricciones actuales de espacio en plataforma, se tendría que un total de 93,3% pasajeros se atenderían mediante mangas o PLB. Respecto a lo cual consideramos que, con tres meses de data estadística no es posible arribar a conclusiones sobre el número de pasajeros que serán embarcados mediante PLBs en un horizonte a largo plazo o como se propone al final del Periodo Remanente de la Concesión.

187. Finalmente, con relación a lo señalado por las Partes, respecto de considerar un número necesario de posiciones para el Pernocte de las aeronaves, consideramos que no se ha considerado lo señalado en el numeral 1.20 del Anexo 14 respecto al conteo de posiciones, toda vez que allí se señala que 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"*, por lo que el requerimiento que el 90% de las posiciones sean de contacto, se aplica sólo para aquellas aeronaves y operaciones en las que efectivamente corresponden utilizar mangas.

188. Por lo antes expuesto, consideramos que el sustento remitido por las Partes es incompleto, además de no haberse realizado el análisis requerido por el Regulador, a fin de sustentar que el cambio propuesto no implique una disminución en el nivel de confort o calidad de servicios a los pasajeros durante el embarque/desembarque y la eficiencia en las operaciones aéreas respecto al RTM vigente. En tal sentido, no habiéndose realizado el análisis o sustento que demuestre que con la nueva unidad de medida se cubran las expectativas de la industria aerocomercial hasta el final de la Concesión, no es posible emitir opinión este aspecto.

B. Eliminación de la metodología para el cálculo del número de posiciones

SUSTENTO DE LAS PARTES

189. Debe señalarse que la Partes no han remitido sustento respecto a la conveniencia de eliminar la aplicación de la Metodología de Asientos Equivalentes para determinar el número de posiciones de estacionamiento de contacto y remotas requeridas-

ANÁLISIS DE OSITRAN

190. La presente propuesta contempla la eliminación de los siguientes criterios para la determinación del número de posiciones de contacto:

- i. Metodología de asientos equivalentes de la FAA.
- ii. Tipo de posiciones que se contabilizarán para el conteo del número de posiciones (aviación general, pernocte y carga).
- iii. La aeronave equivalente B757-200 a utilizarse en la metodología de asientos equivalentes.

191. Al respecto, consideramos que la Metodología de Asientos Equivalente proporciona una herramienta válida, elaborada por una entidad especializada (FAA), para la determinación del número de posiciones de contacto y remotas, toda vez que, para su aplicación se evalúan factores como el movimiento de aeronaves proyectadas en hora punta, la aeronave equivalente, el porcentaje de posiciones de contacto requeridas, el número de posiciones de uso compartido (nacional e internacional), el número de operaciones que no requieren la utilización de mangas, es decir, establece un procedimiento claro para la determinación del presente requerimiento..

192. Finalmente, debemos señalar que mediante Resolución N° 038-2006-CD-OSITRAN, OSITRAN consideró procedente su inclusión en el numeral 1.20 del Anexo 14, en virtud al sustento remitido por el Concesionario LAP mediante Carta LAP-GCCO-C-2006-00055 de fecha 27/04/2006, quien señalaba que el RTM 1.20 tal y como se encontraba redactado, no definía la manera en que se calcularía el número de posiciones de estacionamiento y sobre el que se aplicarían los porcentajes establecidos para los años hitos del Contrato de

Concesión. Asimismo, señaló que, de no incluirse dicha metodología, se generaría confusión respecto a la aplicación de la aeronave equivalente B757-200 y no permitiría establecer con claridad el alcance del RTM.

193. Por lo tanto, considerando que no contamos con los argumentos necesarios para desestimar la aplicación de la Metodología de Asientos Equivalentes ni una propuesta alternativa de las Partes para la determinación del número de posiciones de contacto y remotas, no es posible emitir opinión este aspecto.

C. Eliminación de requerimientos del periodo inicial

194. Finalmente, con relación, a la eliminación del porcentaje de posiciones de contacto para el cuarto, octavo y décimo quinto, se considera procedente su eliminación por haberse superado dichas etapas de la Concesión.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

195. Modificación de los numerales 1.21 y 1.22:



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE**1.21 Requerimiento para el Edificio del Terminal - Salidas**

El Edificio del Terminal de Salida de Pasajeros deberá cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

Hall para el Chequeo de Pasajeros

a. Espacio de circulación:

Índice de acompañantes de despedida / pasajero:

Domésticos 0.5

Internacionales 2.0

b. Espacio promedio por persona 2 m²

Tiempo promedio de chequeo

Doméstico 2.0 minutos

Internacional 3.0 minutos

Tiempo máximo de espera

Doméstico 10 minutos

Internacional 15 minutos

Espacio para longitud de filas de espera 15 m.

Mínimo de mostradores de chequeo requeridos

al 8º año al 30º año

Doméstico 34 66

Internacional 63 149

c. Capacidad adicional adecuada para manejar servicios especiales de primera clase y actividades de vuelo no programadas o especiales

Área para Despedidas

25% del resto de pasajeros

Índice de acompañantes de despedida / pasajero:

Doméstico 2.0

Internacional 3.0

Tiempo promedio de permanencia 15 minutos

Espacio promedio por persona 2.0 m²

presente

Puntos de Inspección para el chequeo de seguridad

al 8º año al 30º año

Capacidad por Punto de Inspección

(pasajeros/hora) 300 300

Mínimo número de Puntos de Inspección requeridas 6 15

Filas para el control de pasaportes

Tiempo de proceso por pasajero 45 seg. 45 seg.

Mínimo número de filas requeridas 12 27

Áreas de Espera para Pasajeros (Sala de Espera)

Tiempo promedio de permanencia 30 min

Espacio promedio por sala de espera 1 m² x no. de asientos en la aeronave

PROYECTO DE ADENDA N° 7**1.220 Requerimiento para el Edificio del Terminal Salidas**

El Edificio del Terminal de Salida de Pasajeros deberá cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

Hall para el Chequeo de Pasajeros

a. Espacio de circulación:

Índice de acompañantes de despedida / pasajero:

Domésticos 0.5

Internacionales 2.0

b. Espacio promedio por persona 2 m²

Tiempo promedio de chequeo

Doméstico 2.0 minutos

Internacional 3.0 minutos

Tiempo máximo de espera

Doméstico 10 minutos

Internacional 15 minutos

Espacio para longitud de filas de espera 15 m.

Mínimo de mostradores de chequeo requeridos

al 8º año al 30º año

Doméstico 34 66

Internacional 63 149

c. Capacidad adicional adecuada para manejar servicios especiales de primera clase y actividades de vuelo no programadas o especiales

Área para Despedidas

25% del resto de pasajeros

Índice de acompañantes de despedida / pasajero:

Doméstico 2.0

Internacional 3.0

Tiempo promedio de permanencia 15 minutos

Espacio promedio por persona 2.0 m²

presente

Puntos de Inspección para el chequeo de seguridad

al 8º año al 30º año

Capacidad por Punto de Inspección

(pasajeros/hora) 300 300

Mínimo número de Puntos de Inspección requeridas 6 15

Filas para el control de pasaportes

Tiempo de proceso por pasajero 45 seg. 45 seg.

Mínimo número de filas requeridas 12 27

Áreas de Espera para Pasajeros (Sala de Espera)

Tiempo promedio de permanencia 30 min

Espacio promedio por sala de espera 1 m² x no. de asientos en la aeronave

Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los criterios aplicables establecidos por la OACI, el nivel de servicio óptimo correspondiente a la versión 10 del Manual IATA para el Diseño de Aeropuertos o el que lo sustituya y las Leyes Aplicables.

SUSTENTO DE LAS PARTES

197. Mediante Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, la DGAC considera favorable la aplicación del nivel "óptimo", no obstante, señala que *se requiere buscar la equivalencia de la categoría B – IATA (versión 9) indicada en el contrato de concesión con la categoría que indica la versión actualizada (versión 10 IATA), realizando todos los cálculos que correspondan de acuerdo a los rangos que establece el manual IATA, esto debido a que la versión 10 trae consigo CAMBIOS en la asignación de categorías, trabajándose por rangos y dejando de lado valores exactos de los parámetros.*
198. Por otro lado, la DGAC señala que, respecto al actual terminal, deberá mantenerse el nivel B de la novena edición del ADRM de la IATA a fin de evitar conflictos de planificación y diseño.
199. El Concesionario, por su parte, señala que *"ante las necesidades cambiantes de la industria aeronáutica, tanto desde el punto de vista del operador aeroportuario como el de las aerolíneas, así como la experiencia creciente del pasajero y la aplicación de las nuevas tecnologías en los procesos aeroportuarios, se justificó la revisión del ADRM, cuya nueva edición se publicó en el 2014".*

ANÁLISIS DE OSITRAN

200. La conveniencia de aplicar el nivel de servicio Óptimo recomendado en la décima edición del Manual ADRM de la IATA, fue sustentada en el Análisis de OSITRAN de la propuesta de modificación del numeral 1.18 del Anexo 14.
201. Respecto a lo cual debemos agregar que, de mantener los requisitos del numeral 1.21 del Anexo 14 "Requerimiento para el Terminal – Salidas", podría darse la situación, que en ciertos parámetros se tendrían que adoptar dos valores distintos, uno establecido en el ADRM de la IATA y otro en el Anexo 14, por lo que, con la finalidad de homogenizar y facilitar su aplicación, deben considerarse sólo los valores que establece IATA en la 10ma edición del ADRM.
202. Por otro lado, con relación a lo señalado por la DGAC respecto a contar con una equivalencia entre los niveles de servicio de la novena edición (A, B, C, D, E y F) y los de la décima edición (Óptimo, Sub óptimo y Sobre dimensionado) del manual ADRM, es importante recalcar que la Cuarta Publicación del Manual (ADRM) de IATA 10ma edición no establece equivalencia con los niveles de servicio de la novena edición, señalando que el único nivel de servicio recomendado es el nivel óptimo. Por lo tanto, no corresponde realizar equivalencia entre niveles de servicio, por ser contrario a lo recomendado por la IATA.
203. Respecto de lo señalado por la DGAC sobre el rango de valores que ahora se establece para el nivel de servicio óptimo de la IATA, debemos señalar que estos son implementados con un criterio de planificación previa, concordante con el numeral 1.18 del Anexo 14. Es decir, la planificación e implementación de la infraestructura debe realizarse al menos un año antes de la fecha proyectada para su aplicación y para ello corresponde al Concesionario y al Regulador realizar la verificación periódica de las estadísticas de tráfico a fin de exigir su cumplimiento.



En dicha medida, debe tenerse en cuenta que, de acuerdo a lo señalado en el Exhibit 3.4.5.2⁹ del ADRM décima edición - cuarta publicación de la IATA, durante los primeros años de operación del nuevo terminal es probable que el nivel de servicio que se registre sea el Sobre Dimensionado, por lo que no sería consistente con las recomendaciones IATA establecer valores exactos de los parámetros como lo señala la DGAC.

204. Respecto al requerimiento de la DGAC *sobre mantener en el actual terminal el nivel de servicio B de la novena edición del manual ADRM a fin de evitar conflictos de planificación y diseño*, debemos señalar que el nivel de servicio óptimo se aplica tanto para instalaciones futuras como para terminales existentes, tal como lo señala el numeral 3.4.6 del Manual ADRM de la IATA:

3.4.6 Evaluación de la demanda y la capacidad

La evaluación demanda-capacidad se realiza generalmente en cada elemento terminal para la hora pico de planificación. En la siguiente sección se da un enfoque inicial cuando se considera el uso de reglas básicas (por ejemplo, ecuaciones de capacidad). Se pueden encontrar otras ecuaciones de capacidad específicas para cada instalación y para cada proceso individual. Deberían considerarse los siguientes pasos para realización de evaluaciones de capacidad para instalaciones de procesamiento, almacenamiento y circulación, tanto existentes como proyectadas.

3.4.6.1 Evaluación de los requisitos para instalaciones futuras

(...)

3.4.6.2 Evaluación de los requisitos de las instalaciones existentes

(...)

205. Como podemos observar, la IATA señala que, la evaluación de la demanda-capacidad (evaluación que utiliza los parámetros de espacio y tiempo del Exhibit 3.4.5.3 para el nivel de servicio óptimo), pueden aplicarse tanto para instalaciones existentes como para instalaciones nuevas, como sería el antiguo y actual terminal del AIJCH.

206.

Asimismo, debemos señalar que la Cláusula Cuarta de la Adenda: Declaración de la Partes, establece que el terminal actual mantendrá las características de diseño vigentes a la fecha de suscripción de la presente Adenda N° 7; como, por ejemplo, el ancho del corredor del espigón (10 m.), el espacio para las filas *check in* (9 m.), el espacio entre fajas de recojo de equipaje (18 m.), el ancho de vereda (6,1 m.), entre otros.

207. Por lo antes expuesto, la opinión de OSITRAN con relación a esta solicitud de modificación es favorable, con las precisiones a realizar respecto a la opinión vertida por la DGAC.

⁹ 3.4.5.2 Nivel de Servicio - Diagrama Espacio Tiempo

Nota: Dependiendo del plazo (generalmente entre 5 y 10 años) y los hitos previstos considerados en la etapa de planificación, a veces se puede planificar que las instalaciones caigan dentro de la categoría OVER-DESIGN durante el periodo inicial de puesta en servicio de la nueva instalación, especialmente cuando se prevé que el aeropuerto siga tasas de crecimiento muy altas.

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

208. Modificación del numeral 1.22.1.A.2:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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 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.	1.22.1.21 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: 1.21.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 <u>el ingreso al Edificio Terminal de Pasajeros el último punto de control de Seguridad o 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 <u>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), sin ayuda mecánica, al desplazarse por los espigones del edificio terminal</u> será de 300m; medidos desde el punto medio de cada área funcional.

209. La propuesta de modificación del Numeral 1.22.1.A.2 modifica 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.

SUSTENTO DE LAS PARTES

210. Respecto a la presente modificación la DGAC señala que "para el caso de distancia máxima de recorrido, ver 3.4.2.1.4, 3.4.10.1.1, 3.4.12.1.2 del ADRM décima versión".
211. Debe señalarse que el Concesionario no ha remitido sustento sobre la modificación del presente numeral.

ANÁLISIS DE OSITRAN

212. Coincidimos con el sustento de la DGAC respecto a que el presente requerimiento se encuentra regulado en los numerales 3.4.2.1.4, 3.4.10, 3.4.10.1.1 y 3.4.13.1.2 del manual ADRM 10ma edición de la IATA, donde se señala que para cualquier distancia de recorrido superior a los 300 m. debe ser provista de una pasarela mecánica. Así, se detalla en dicho Manual:

"3.4.2.1.4 Orientación de Pasajeros

(b) Mínimas Distancias de Viaje

Los aeropuertos son lugares desalentadores, incluso para aquellos sin retos de movilidad. Distancias de recorrido del hall principal a la puerta deben ser mínimas. Las vías de circulación confusas que incluyen cambios en dirección o nivel afectan negativamente la orientación. Distancias de recorridos de más de 300 metros siempre debe ser aumentado con pasarelas móviles.

(...)

3.4.10 Circulación Horizontal y Vertical

Cualquier distancia de recorrido en exceso de 300 m. deben ser provistas con pasarelas móviles que reduzcan distancias no asistidas.

3.4.10.1.1 Pasarelas móviles

Donde quiera que existan distancias de recorrido extensas y definitivamente donde exista más de 300 m., los pasajeros deben ser provistos de pasarelas móviles, en adición a los requerimientos de espacios de áreas de circulación.

3.4.13.1.2 Otras Consideraciones de Diseño

Las áreas de circulación deben permitir pasarelas móviles donde las distancias de recorridos sean mayores a 300 m."

213. Por ello, se considera desfavorable la modificación propuesta, respecto a considerar 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 recomendada por la IATA en su manual ADRM 10ma edición.

214. De igual manera, consideramos desfavorable determinar que la distancia máxima de recorrido de 300 m. se limite sólo al desplazamiento de pasajeros en el espigón del edificio terminal, toda vez que no recoge la recomendación de la IATA en su manual ADRM 10ma edición, el cual señala que la distancia máxima de 300 m. se aplica a cualquier recorrido lineal que se de en la terminal.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.22.1.A.6 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

215. **Modificación del numeral 1.22.1.A.6:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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 (...) 6. Cumplir con los requerimientos de seguridad de la FAA Parte 107, en donde puedan ser aplicado en forma eficiente, efectiva y económica.	1.22.1.21 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: 1.21.A Objetivos del Diseño de Terminales (...) 3. Cumplir con los requerimientos de seguridad de la FAA Parte 107, en donde puedan ser aplicado en forma eficiente, efectiva y económica.

SUNTENTO DE LA PARTES

216. Las Partes no han remitido sustento respecto a la modificación del Numeral 1.22.1.A.6 del Anexo 14.

ANÁLISIS DE OSITRAN

217. Si bien no se cuenta con el sustento correspondiente, los requisitos de seguridad en terminales de pasajeros se encuentran regulados por las Leyes Aplicables, lo cual se incluyó en el numeral 1.17 del Anexo 14, por lo que se considera favorable la presente modificación.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.21.1B.1 y 1.22.B.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

218. **Modificación del numeral 1.22.1.B.1 y 1.22.1.B.2:**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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 de los Terminales	1.22.1.21 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 de los Terminales

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1. El Edificio del Terminal Internacional debe ser planificado de manera que toda el área sea no menor de 30 metros cuadrados (m2) por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, de un mes punta.	1. El Edificio del Terminal Internacional debe ser planificado de manera que toda el área sea no menor de 30 metros cuadrados (m2) por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, de un mes punta.
2. El Edificio del Terminal Nacional debe ser planificados de manera que el área total no sea menor de 22 metros cuadrados (m2) por pasajero en hora punta de salida, en un día promedio, de un mes punta.	2. El Edificio del Terminal Nacional debe ser planificados de manera que el área total no sea menor de 22 metros cuadrados (m2) por pasajero en hora punta de salida, en un día promedio, de un mes punta.

219. El Proyecto de Adenda plantea la eliminación de los Numerales 1.22.1.B.1 y 1.22.1.B.2 del Anexo 14 referidos a ratios de espacio por pasajero.

SUSTENTO DE LAS PARTES

220. Las Partes no han remitido el sustento respecto a la eliminación del presente numeral.

ANÁLISIS DE OSITRAN

221. Los numerales 1.22.1.B.1 y 1.22.1.B.2 proporcionan ratios de área del edificio terminal nacional e internacional en función al número de pasajeros en hora punta.
222. Sobre el particular, consideramos favorable la eliminación de ambos numerales, toda vez que los ratios de áreas por pasajeros se encuentran regulados en el numeral 3.4.5.3 del ADRM 10ma edición de la IATA para todos los procesos.

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

223. Modificación del numeral 1.22.1.B.3:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros	1.22.1.21 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:	Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios:
(...)	(...)
B) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales	B) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales
3. Se permite el uso de áreas compartidas para operaciones nacionales e internacionales de pasajeros.	3. Se permite el uso de áreas compartidas para operaciones nacionales e internacionales de pasajeros. <u>Evitando</u>

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
	<u>la mezcla entre pasajeros y tripulantes.</u>

224. La modificación del Numeral 1.22.1.B.3 precisa un aspecto de seguridad de la aviación (conocido como AVSEC, siglas en inglés de Aviation Security), que deberá tener en cuenta el Concesionario en el diseño de flujos de circulación de pasajeros en la nueva terminal (criterio que se viene aplicando en la actual terminal).

SUSTENTO DE LAS PARTES

225. Las Partes no han remitido el sustento respecto a la eliminación del presente numeral.

ANÁLISIS DE OSITRAN

226. Sobre el particular, se considera favorable la precisión respecto a que el diseño y operación de áreas compartidas en el edificio terminal se realice evitando la mezcla de pasajeros y tripulantes, lo cual representa una recomendación en materia de seguridad de la aviación (AVSEC) de la DGAC, quien es la entidad que tiene como finalidad regular y supervisar la seguridad de los aeródromos, de las aeronaves y de los pasajeros que por allí transitan.



➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.22.1.B.5 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

227. Modificación del numeral 1.22.1.B.5:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros <i>Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios:</i> (...) B) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales (...) 5. Planear un espacio para las filas de espera no menor a 15 m. enfrente de los mostradores para chequeo de maletas y venta de boletos.	1.22.1 1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros <i>Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios:</i> (...) B) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales (...) 5. Planear un espacio para las filas de espera no menor a 15 9 m. enfrente de los mostradores para chequeo de maletas y venta de boletos.



228. La modificación del Numeral 1.22.1.B.5 del anexo 14 disminuye la distancia para la formación de filas para el servicio *check in*.

SUSTENTO DE LAS PARTES

229. Las Partes no han remitido el sustento respecto a la eliminación del presente numeral.

ANÁLISIS DE OSITRAN

Sobre el particular, debe tenerse en cuenta los cambios significativos que se vienen produciendo en la industria respecto a los procesos de facturación y chequeo de maletas (proceso *check-in*), toda vez que, tal y como lo señala IATA en el numeral 3.4.11.3 de la décima edición de su manual ADRM, la tendencia en este proceso es la utilización de telefonía móvil para la presentación de tarjetas de abordaje, módulos de auto servicio (*self service kiosk*) y auto despacho de equipaje (*self service bag drop*), por lo que la tendencia es que cada vez menos pasajeros utilicen el servicio de chequeo en mostradores, así en el citado numeral se señala:

"3.4.5.3 Procesamiento de Pasajeros de Salida (Check-In)

El aumento continuo del número de pasajeros y el uso creciente de la tecnología moderna han cambiado la forma en que los aeropuertos ofrecen capacidades de procesamiento. Los procesos más "tradicionales" del aeropuerto como el "check-in" y la aceptación del equipaje facturado ha cambiado drásticamente. La expedición de tarjetas de embarque y la aplicación de las etiquetas de equipaje es cada vez menos frecuente, dando más control y elección al pasajero. La ventaja para todas las partes es menos congestión en el aeropuerto debido a tiempos de procesamiento más rápidos. La eliminación del proceso del edificio de terminales ayuda a suavizar el flujo de pasajeros y mejora en general la experiencia del pasajero."

Asimismo, debemos señalar que el numeral 3.4.5.3 del ADRM 10ma edición de la IATA proporciona requerimientos mínimos de áreas por pasajeros y tiempos máximos de espera, lo cual es supervisado anualmente por OSITRAN, por lo que la presente propuesta de modificación no implicará una disminución en la calidad de servicio percibida por los pasajeros, toda vez que la diferencia entre los 15 m (actualmente señalados) y los 9 m. (propuestos) deberán ser compensados en una mayor longitud para el ambiente check in, a fin de lograr como mínimo 1.3 m² por pasajero (parámetro del nivel de servicio Óptimo).

Por lo tanto, se considera favorable la modificación relacionada a disminuir el espacio para filas de espera en check in de 12 m. a 9 m.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.21.1B.6 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

230. Modificación del numeral 1.22.1.B.6:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros <i>Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios:</i>	1.22.1.21 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros <i>Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios:</i>

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
(...)	(...)
B) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales	B) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales
(...)	(...)
6. Brindar un espacio de circulación no menor de 5 m. adyacente a las unidades para el manejo y recojo de equipaje y de no menos de 18 m. de ancho entre cada unidad.	6. Brindar un espacio de circulación no menor de 5 3.5 m. adyacente a las unidades para el manejo y recojo de equipaje y de no menos de 18 13 m. de ancho entre cada unidad.

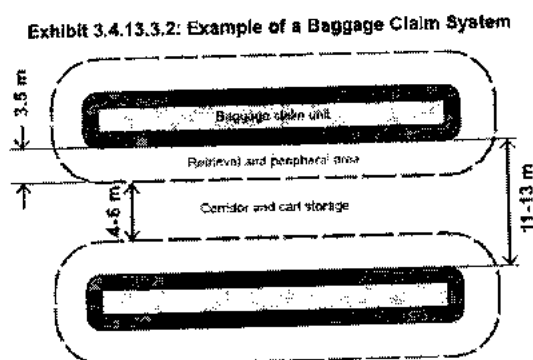
La modificación del Numeral 1.22.1.B.6 del Anexo 14 disminuye el espacio de circulación adyacente a las unidades para el manejo de equipaje (fajas) y la distancia entre éstas.

SUSTENTO DE LAS PARTES

Las Partes no han remitido sustento respecto a la eliminación del presente numeral.

ANÁLISIS DE OSITRAN

Sin perjuicio de lo anterior, se considera favorable la modificación respecto a disminuir los espacios de circulación alrededor de las fajas de equipaje, por ser consistente con las recomendaciones de la IATA en el numeral 3.4.13.3.2 de la décima edición de su manual ADRM, como se aprecia en el siguiente gráfico.



➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.21.1B.7 y 1.21.1B.8 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

231. Modificación del numeral 1.22.1.B.7 y 1.22.1.B.8:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros	1.22.1 1.21 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:	Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios:



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
(...)	(...)
B) <i>Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales</i>	B) <i>Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales</i>
(...)	(...)
8. <i>Los corredores de circulación del espigón deben tener un ancho mínimo de 10 m.entre columnas y/o muros.</i>	8. <i>Los corredores de circulación del espigón <u>del primer terminal</u> deben tener un ancho mínimo de 10 m.entre columnas y/o muros.</i>
<i>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.</i>	<i>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.</i>
	<i><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></i>

La propuesta de adenda de los Numerales 1.22.1.B.7 y 1.22.1.B.8 del anexo 14 incluye los criterios para el diseño del ancho de corredores del segundo terminal, así como precisa que para el actual terminal se mantienen las características iniciales de diseño.

SUSTENTO DE LAS PARTES

232. Las Partes no han remitido sustento respecto a la eliminación de estos numerales.

ANÁLISIS DE OSITRAN

233. Sobre el particular, el numeral 3.4.6.1.3 de la décima edición del ADRM de la IATA recomienda las siguientes especificaciones para el diseño de los corredores del terminal:

"3.4.6.1.3 Diseño para Instalaciones de Circulación

1. *Determine el flujo de pasajeros de diseño por hora para viajar en una dirección y convertir en flujo de pasajeros por minuto.*
2. *Calcular el ancho efectivo requerido.*



3. Ajuste el ancho efectivo requerido para tener en cuenta los efectos de borde. El ancho total (neto) es igual al ancho efectivo más 0,5 metros en cada lado del pasillo.

Si las instalaciones de circulación permiten movimientos en ambas direcciones, use los flujos totales de pasajeros para ambas direcciones para paso 1 y ajuste el ancho total añadiendo 0,5 metros para cada lado del pasillo más otros 0,5 metros para efecto contraflujo.

Las instalaciones de circulación (o pasillos) incluyen:

- Corredor de Salidas
- Corredor de Llegadas
- Corredor de Transferencia"

234. Como puede observarse, la determinación del ancho de los corredores de circulación del segundo terminal debe realizarse en función de distintos factores, como son número de pasajeros en hora punta proyectado, características de los pasajeros, criterios mínimos de seguridad (ancho efectivo), tipo de flujo que se presenten en determinado ambiente (en una o en ambas direcciones). Por esta razón, no se considera procedente establecer valores absolutos para el ancho de corredores del nuevo terminal, sino que este obedezca a un estudio que forme parte del Plan Maestro.



235. De igual manera, debemos citar lo recomendado por el Manual, Airport Passenger Terminal Planning And Design - Volume 1: Guidebook de la Transportation Research Board - de la FAA:

"VI.3.10.1 Circulación Segura

Los anchos mínimos libres de circulación recomendados son:

- a) *Para espigones sin pasadizos mecánicos: un corredor de 6.1 m. para espigones con salas de embarque de un lado y de 9.14 para espigones con salas de embarque de los dos lados.*
- b) *Para espigones con pasadizos mecánicos: se recomienda 4.5 m. a cada lado del pasadizo.*
 - *Espigones con salas de embarque de un lado pueden tener concesiones y otros usos en el otro lado que puede causar que funciones más como un corredor con salas de embarque en ambos lados."*



236. En dicha recomendación se establece que el ancho de corredores dependerá de la configuración de los espigones y si se cuenta o no con pasarelas mecánicas. A manera de ejemplo, a continuación, listaremos los anchos de corredores de dos aeropuertos similares al AIJCH, con lo que se mostrará que el ancho de los corredores dependerá de las características propias del aeropuerto:



El aeropuerto de Santiago de Chile, cuenta con salas de embarque de un solo lado y presenta un ancho de corredor de aproximadamente 5 m. Ver foto.



El aeropuerto de Bogotá (El Dorado), cuenta con salas de embarque de un solo lado y presenta un ancho de corredor de aproximadamente 6 m. Ver foto.



Por otro lado, consideramos correcta la aplicación de la normatividad NFPA (National Fire Protection Association) y a la normatividad nacional vigente en la materia, por regular temas de seguridad.

237. Asimismo, se considera adecuado mantener para el actual terminal las condiciones establecidas durante la etapa de diseño para la etapa de operación, por lo que el ancho de los corredores del espigón debería ascender a 10 m. (8 metros excepcionalmente) y el ancho de los corredores del terminal debería ascender a 6.5 m.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.21.1B.9 y 1.21.1B.10 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

238. Modificación del numeral 1.22.1.B.9 y 1.22.1.B.10:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros	1.22.121 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:	Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
(...)	(...)
B) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales	B) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales
(...)	(...)
9. Una distancia máxima de 25 m. entre la vereda de salida y los mostradores de chequeo de maletas y venta de boletos será considerada óptima.	9. Una distancia máxima de 25 m. entre la vereda de salida y los mostradores de chequeo de maletas y venta de boletos será considerada óptima.
10. Una máxima distancia de 30 m. entre las salas de recojo de equipaje y la vereda de llegada se considera ser óptima.	10. Una máxima distancia de 30 m. entre las salas de recojo de equipaje y la vereda de llegada se considera ser óptima.



El proyecto de Adenda propone eliminar los numerales 1.22.1.B.9 y 1.22.1.B.10, referidos a distancias máximas entre los mostradores y la vereda de salida (espacio que corresponde al hall público de salidas), y entre la sala de recojo de equipaje y la vereda de salida (espacio que corresponde al hall público de llegadas).

SUSTENTO DE LAS PARTES

Las Partes no han remitido sustento respecto a la eliminación de estos numerales.

ANÁLISIS DE OSITRAN

El objetivo de los RTM 1.22.B.9 y 1.22.B.10 es garantizar un espacio operativo para la circulación y estancia de pasajeros y sus acompañantes antes del *check in* y luego del recojo de equipajes, espacios que corresponden al hall público de salidas y hall público de llegadas.

Por ello, el Contrato de Concesión señala para el caso del RTM 1.22.B.9 que el espacio entre la vereda de salida del terminal y los mostradores de chequeo deberá ser de 25 m., espacio que es utilizado como hall público de salidas (pasajeros y acompañantes). Para el caso del RTM 1.22.B.10, el mismo señala que el espacio entre la sala de recojo y la vereda de llegadas deberá ser de 30 m., espacio que es utilizado como hall público de llegadas (pasajeros y acompañantes).

Al respecto, la décima edición del ADRM de la IATA proporciona niveles de servicio de áreas por persona, tanto para el hall público de llegadas como para el hall público de salidas, además de otras consideraciones de diseño, con lo que se garantiza el nivel de servicio en el hall público de salidas y en el hall público de llegadas.

Debe señalarse que mantener las distancias de 25 m. y 30 m. del presente numeral podrían generar dos requisitos distintos para el diseño del terminal, por lo que lo adecuado es homogenizar el diseño del edificio a lo recomendado por la IATA en la décima edición del ADRM.

Para el hall público de salidas y llegadas, el Exhibit 3.4.5.3 del ADRM 10ma edición establece los siguientes requisitos (nivel de servicio óptimo):



- Hall Público de Salidas: 2.0 – 2.3 m²/pax
- Hall Público de Llegadas: 2.0 – 2.3 m²/pax
- Número de Ocupantes Sentados en el Hall Público de Salidas: 15% - 20%

Por lo antes señalado, la opinión de OSITRAN es favorable respecto a la propuesta presentada.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.22.2.A del Anexo 14 del Contrato de Concesión

239. Modificación del numeral 1.22.2.A:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal A) Instalaciones para el estacionamiento de vehículos El diseño para el estacionamiento de autos del público, trabajadores y de alquiler deberá proporcionar por lo menos un espacio para estacionamiento por pasajero en hora punta, en un día de mes punta. Para fines de cálculo se considera el mayor valor de las horas punta entre las salidas, llegadas, internacional y nacional.	1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal A) Instalaciones para el estacionamiento de vehículos El diseño para el estacionamiento de autos del público, trabajadores y de alquiler <u>debe ser sustentado con el estudio histórico de la demanda y la proyección de crecimiento, disponibilidad o acceso de transporte público masivo, entre otros, que realice el Concesionario a través de un estudio de demanda histórica y proyectada, que deberá tener la conformidad de OSITRAN.</u> deberá proporcionar por lo menos un espacio para estacionamiento por pasajero en hora punta, en un día de mes punta. Para fines de cálculo se considera el mayor valor de las horas punta entre las salidas, llegadas, internacional y nacional.

240. La modificación del Numeral 1.22.2.A establece la forma de determinar el número de puestos de estacionamiento de vehículos requeridos para el AIJCH, en función a la demanda esperada.

SUSTENTO DE LAS PARTES

Al respecto la DGAC señala "para el diseño del número de plazas de estacionamiento vehicular, requiere en principio data histórica, que refleje las características de los pasajeros de la localidad, en cuanto a sus preferencias en medio de transporte. También debe conocerse el porcentaje de vehículos que permanecen poco tiempo, mucho tiempo, etc., información que puede obtenerse mediante encuesta."

De igual manera, el Concesionario señala que "el diseño del estacionamiento debe hacerse en función de un estudio de la demanda real del mismo, teniendo en cuenta datos históricos, la

media de pasajeros por vehículo privado, taxi, buses, etc. Para ello, no debe basarse únicamente en los PHP, sino en datos estadísticos reales de ocupación de vehículos."

ANÁLISIS DE OSITRAN

La propuesta de modificación del presente numeral se encuentra acorde con lo recomendado en el numeral 3.2.7.4 del manual ADRM de la IATA, el cual determina en extenso los distintos factores que deben tomarse en cuenta para el diseño de la playa de estacionamiento vehicular. Así, señala que deberá considerarse data estadística de pasajeros salidas y llegadas, división modal de pasajeros, impacto potencial de un intercambio multimodal (Metro de Lima), número de ocupantes por vehículo, número de acompañantes por pasajero, posiciones adicionales para personal que trabaja en el aeropuerto, buses, taxis, renta de vehículos, posiciones para estancias cortas y estancias largas, entre otros criterios propios de la localidad. Por esta razón, resulta necesario realizar un estudio detallado donde se evalúe cada uno de estos factores, el cual por ser parte de los estudios del diseño de ingeniería de la nueva terminal debe contar con la conformidad de OSITRAN.

En ese sentido la opinión de OSITRAN es favorable con relación a la propuesta presentada, dado que está de acuerdo con la normativa IATA.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.22.2.B del Anexo 14 del Contrato de Concesión

241. Modificación del numeral 1.22.2.B:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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>
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.
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.

El proyecto de Adenda considera la inclusión del término "Vehiculares" en el título del Numeral 1.22.2.B del Anexo 14.

SUSTENTO DE LAS PARTES

Las Partes no han remitido sustento sobre la propuesta de modificación del presente numeral.

ANÁLISIS DE OSITRAN

Las especificaciones que se listan en el presente numeral se encuentran referidas a aquellas áreas por donde circulan vehículos. Por tanto, considerando que la propuesta brinda una mayor precisión para la aplicación del presente RTM, OSITRAN considera favorable la presente propuesta.

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

242. Eliminación de los numerales 1.22.2.C:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal	1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal
C) Veredas frontales 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.	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.	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.	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.	4. El ancho en las veredas adyacentes a la fachada del Edificio Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml.

La propuesta de modificación del Numeral 1.22.2.C del Anexo 14 elimina la totalidad requerimientos para las veredas de la fachada del terminal.

SUSTENTO DE LAS PARTES

Debemos señalar que mediante informe N° 1356-2016-MTC/12.08, la DGAC no proporciona sustento respecto a la presente eliminación.

Por su parte, el Concesionario señala que *no es posible definir la longitud de vereda en función de los pasajeros en hora punta. Las veredas deben tener una longitud adecuada y ajustada a la arquitectura y diseño del Edificio Terminal.*

ANÁLISIS DE OSITRAN

Con relación a la longitud total de las veredas, OSITRAN coincide con la opinión vertida por el Concesionario, respecto a que esta dependerá de la configuración final del terminal de pasajeros.

Esto significa que, para el diseño del edificio terminal deberá definirse la configuración del nuevo terminal, el cual podrá ser del tipo lineal, tipo satelital, tipo espigón o tipo muelle, así mismo deberá determinarse el tamaño o la extensión que tendrá el edificio terminal el cual en función de la demanda que proyecte atender. Una vez se cuente con la configuración y tamaño del edificio terminal, podrá determinarse la longitud de vereda, la cual constituirá la longitud del frontis del edificio terminal.



Por esta razón, emitimos opinión favorable en respecto a la eliminación de los RTM 1.22.2.C.1, 1.22.2.C.2 y 1.22.2.C.3.

Sin embargo, con relación al ancho de vereda debemos realizar las siguientes precisiones:

- (i) El ADRM 10ma edición de IATA, no proporciona recomendaciones ni un valor en específico para el ancho de las veredas de la fachada del edificio terminal¹⁰.
- (ii) De igual manera, la normatividad nacional tampoco brinda valores específicos para el ancho de veredas para aeropuertos o infraestructuras similares.
- (iii) En la novena edición del ADRM de IATA en su numeral Q1, se señala que el ancho de vereda deberá tener valores entre 4 y 6 m.
- (iv) El manual ACRP Report 25 de la FAA recomienda que el ancho de vereda deberá ser entre 4,5 m y 6,1 m.



Por lo antes expuesto, ante la falta de sustento de las Partes, quienes 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, consideramos que el RTM de ancho de vereda de 6.1 m. debe mantenerse, ya que ese valor es consistente con recomendaciones de IATA (en su novena edición) y el Manual de la FAA.



¹⁰ En consultas realizadas al especialista de la IATA señaló que para la décima edición de Manual ADRM, no se recomendó un valor en específico para el ancho de vereda, toda vez que, en otros países, este valor es normado por la autoridad local. Lo cual no sucede para el caso peruano, toda vez que la normatividad nacional no brinda valores específicos para el ancho de veredas.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.23 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

243. Eliminación del numeral 1.23:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.23 <i>Mantenimiento del Equipo que Presta Servicio en Tierra (GSE)</i>	1.23 <i>Mantenimiento del Equipo que Presta Servicio en Tierra (GSE)</i>
<i>Nivel de reparación requerido: "E" (de acuerdo con la FAA)</i>	<i>Nivel de reparación requerido: "E" (de acuerdo con la FAA)</i>

El Proyecto de Adenda propone eliminar el Numeral 1.23 del anexo 14, referido al nivel de reparación del equipo que presta servicio en tierra.



244. En la medida en que este requisito se encuentra contemplado en la normativa nacional sobre la materia, la opinión de OSTRAN es favorable.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.24 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

245. Modificación del numeral 1.24:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.24 <i>Estaciones para Rescate y Servicio Contra Incendios del Aeropuerto</i>	1.2423 <i>Estaciones para Rescate y Servicio Contra Incendios del Aeropuerto</i>
<i>Cantidad mínima de equipo de protección contra incendios según lo requiere la OACI para la protección contra incendios Categoría 9.</i>	<i>Cantidad mínima de equipo de protección contra incendios según lo requiere la OACI y las Leyes Aplicables para la protección contra incendios Categoría 9.</i>

246. La propuesta de modificación del Numeral 1.24 del Anexo 14 consiste realizar una precisión respecto al equipamiento para la protección contra incendios Categoría 9, según lo requiere la OACI y las Leyes Aplicables, que para el presente caso correspondería a la normativa emitida por la DGAC.

SUSTENTO DE LAS PARTES

247. Respecto a la propuesta, la DGAC señala que "por cuanto es un tema competencia de la DGAC, el cumplimiento de asesoramiento de la FAA (serie 150) respecto a las estaciones de ARFF, se aplican a través de las Leyes Aplicables."

ANÁLISIS DE OSITRAN

248. La cantidad mínima de equipos de protección contra incendio de las Estaciones para Rescate, es una materia que corresponde ser supervisada por la DGAC, quien señala en su sustento que, con la inclusión del término Leyes Aplicables, se incluye las circulares de asesoramiento de la FAA (serie 150).

249. En este punto, quisiéramos precisar que, la cantidad mínima de equipos de protección contra incendio de las Estaciones para Rescate se encuentra principalmente regulado por la RAP 314, normatividad específica emitida por la DGAC para los aeropuertos del país, normatividad que también se estaría incluyendo en el término Leyes Aplicables.



250. Por lo tanto, considerando el sustento de la DGAC, quien es la autoridad aeronáutica del país encargada de fiscalizar el cumplimiento de la normatividad que regula todas las actividades vinculadas al ámbito aeronáutico, la opinión de OSITRAN con relación a esta solicitud de modificación es favorable.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.25 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

251. Modificación del numeral 1.25:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.25 Jardinería/Grass <i>Jardinería, grass u otras alternativas que deberá ser propuesto por el Concesionario para el área total del Aeropuerto que no está cubierta por pavimento, considerando la necesidad operacional de controlar la erosión y el polvo, así como limitar o impedir el peligro aviar.</i>	1.2524 Jardinería/Grass <u>Estabilización de franja de pista, calles de rodadura, RESA</u> Jardinería, grass u otras alternativas que deberá ser propuesto por el Concesionario para el área total del Aeropuerto que no está cubierta por pavimento, considerando la necesidad operacional de controlar la erosión y el polvo, así como limitar o impedir el peligro aviar. <u>Para satisfacer la necesidad operacional de controlar la erosión y el polvo, así como limitar o impedir el peligro aviar, se aplicará una solución de estabilización en las áreas operacionales correspondientes a las franjas de pista y calles de rodadura, RESAs y las zonas de parada (si estas se definen).</u>

La modificación del Numeral 1.25 del anexo 14 tiene como finalidad eliminar el término de jardinería/grass y precisar cuáles son las áreas de seguridad del lado aire en las que se aplicaría la solución de estabilización con fines operacionales, incluyendo el término solución de estabilización.

SUSTENTO DE LAS PARTES

252. Respecto a la propuesta, la DGAC considera procedente circunscribir la aplicación del presente RTM a áreas operacionales y precisar en el texto la conveniencia de aplicar una solución de estabilización.

Asimismo, en el informe de sustento la DGAC señala que el tratamiento paisajista puede aplicar diferenciando las áreas operacionales de las áreas no colindantes con la zona operacional, compactando y estabilizando el suelo en las zonas como franja de pista, calles de rodaje, RESA, zonas de parada, con la finalidad de evitar la erosión y la generación de FOD y limitar peligro aviario. Para las zonas no colindantes con las áreas operacionales, se puede establecer otro tipo de tratamiento paisajístico.

253. El Concesionario, por su parte, señala lo siguiente:

- "Las áreas operacionales son aquellas cuya superficie no necesitan cumplir ningún requisito especial para garantizar la seguridad operacional (safety), de acuerdo con la normatividad internacional y nacional aplicables."
- "Una diferencia fundamental entre las áreas operacionales y las no operacionales es el tratamiento superficial. De las normas aplicables se desprende que de una u otra manera las áreas operacionales deben contar con algún tipo de solución que garantice la estabilidad y capacidad portante de las mismas, mientras que, en el caso de las áreas no operacionales, no realiza mención alguna."
- "Por tanto, ni por requerimiento normativo ni por necesidad operacional, es necesario realizar un tratamiento superficial en las áreas no operacionales".

SUSTENTO DE OSITRAN

Respecto a la aplicación de una "solución de estabilización" en las áreas operacionales del AIJCH, la propuesta se considera procedente, toda vez que constituye una solución adecuada y técnicamente conveniente, dado que esta alternativa evitaría la erosión y la emisión de polvo que puedan afectar las operaciones aéreas, además de permitir actuaciones de emergencia en dicho sector, de vigilancia y reduce la presencia de aves en el aeropuerto.

Respecto a la eliminación del término "siembra de grass", corresponde citar el Informe N° 006-06-GRE-GS-GAL-OSITRAN que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2006-CD-OSITRAN, mediante el cual este Organismo emitió pronunciamiento respecto a la conveniencia de aplicar "otras alternativas" distintas a la siembra de grass, con la finalidad de satisfacer una necesidad operacional. Así, en el numeral 58 del citado Informe se señala:

58. En lo que se refiere al primer argumento, OSITRAN considera que la empresa Concesionaria ha acreditado de manera suficiente la necesidad operativa de considerar soluciones alternativas a la siembra de gras, con el fin de controlar la erosión y el polvo en las zonas no pavimentadas del lado aire del AIJCH.

En dicha medida, OSITRAN se ratifica en lo establecido en la señalada Resolución y considera procedente la eliminación del término jardinería/grass en las franjas de pistas, calles de rodaje y RESA. Es necesario mencionar que la "solución de estabilización" ha sido ya aplicada a las franjas de la pista y calles de rodaje existentes.

No obstante, consideramos conveniente mejorar el título del presente numeral, reemplazando el término calles de rodaduras por calles de rodaje, por ser el término consignado en la RAP 314, proponiendo la siguiente redacción:

1.24 Estabilización de franjas de pista y calles de rodaje, RESA

Con relación a lo señalado por la DGAC, respecto al tratamiento paisajístico que deben recibir las áreas no colindantes con la zona operacional, debe precisarse que el presente numeral tiene como finalidad atender una necesidad de índole operacional en las franjas, RESA y Zonas de Paradas (si se definen) a través de una solución de estabilización, mientras

que los requisitos para las otras áreas del lado aire y lado tierra no cubiertas por pavimentos, se encuentran regulados en el numeral 2.2 del presente Anexo y no deben ser incluidos en el presente numeral.

Por lo antes expuesto, contando con la opinión favorable de la DGAC por ser la autoridad aeronáutica competente en aspectos de seguridad operacional, la opinión de OSITRAN respecto a la modificación propuesta es favorable.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

254. Modificación del numeral 1.26:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.26 Cronograma de Revisión para los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario y Documentación del Proceso de Desarrollo de los Proyectos - Plan Maestro Conceptual de Desarrollo. El Plan Maestro Conceptual de Desarrollo del Aeropuerto fue remitido como parte de los documentos de la Propuesta Técnica, preparados de acuerdo con el Inciso 6.6.3 del Punto 6.6 de las Bases. - Plan Maestro Detallado de Desarrollo. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá ser remitido a OSITRAN para su evaluación, dentro de los ciento ochenta (180) días siguientes a la Fecha de Cierre. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá basarse en el Plan Maestro Conceptual de Desarrollo.	1.2625 Cronograma de Revisión para los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario y Documentación del Proceso de Desarrollo de los Proyectos Plan Maestro Conceptual de Desarrollo. El Plan Maestro Conceptual de Desarrollo del Aeropuerto fue remitido como parte de los documentos de la Propuesta Técnica, preparados de acuerdo con el Inciso 6.6.3 del Punto 6.6 de las Bases. Plan Maestro Detallado de Desarrollo. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá ser remitido a OSITRAN para su evaluación, dentro de los ciento ochenta (180) días siguientes a la Fecha de Cierre. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá basarse en el Plan Maestro Conceptual de Desarrollo. <u>Durante el proceso de expansión y construcción de la Mejora Obligatoria, el plan maestro será automáticamente actualizado con la aprobación por parte de la DGAC del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto.</u> <u>Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto. Para los periodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentado en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda.</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
<i>Durante la Vigencia de la Concesión, si el Concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones, siendo de aplicación, para tales efectos, lo estipulado en la Cláusula 5.10 del Contrato. Los planes deberán ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI, FAA e IATA, la sección 1 y el Anexo 20.</i>	<u><i>Asimismo, en cualquier momento, durante la Vigencia de la Concesión, si el Concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones, siendo de aplicación, para tales efectos, lo estipulado en la Cláusula 5.10 del Contrato. Los planes deberán ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI, FAA y IATA y las Leyes Aplicables.</i></u>

El Proyecto de Adenda plantea eliminar los 2 primeros párrafos del numeral 1.26 correspondientes al Plan Maestro Conceptual de Desarrollo y al Plan Maestro Detallado de Desarrollo, los cuales fueron remitidos a OSITRAN en el Periodo Inicial, además de proponerse plazos para la actualización del Plan Maestro en el Periodo Remanente.

SUSTENTO DE LAS PARTES

La DGAC considera que deben eliminarse los requisitos del periodo Inicial por haberse superado dichas etapas. No obstante, no remite sustento respecto a los plazos para la aprobación del Plan Maestro en el periodo remanente.

El Concesionario, por su parte, señala que la propuesta es congruente con lo expuesto en el Documento 9184 Parte 1 Airport Planning de OACI y la última versión del ADRM de IATA.

ANÁLISIS DE OSITRAN

Con respecto a la conveniencia de eliminar los requisitos consignados para el Periodo Inicial, este Organismo comparte la opinión de la DGAC al haberse superado dicha etapa.

Por otro lado, el Proyecto de Adenda propone para el Periodo Remanente de la Concesión, que el Plan Maestro del AIJCH sea automáticamente actualizado con la aprobación por parte de la DGAC del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto.

Al respecto, el numeral 1.29 del Anexo 14 establece una serie de etapas de ejecución de cada Proyecto denominadas "Etapas de Desarrollo", las cuales son evaluadas formalmente por OSITRAN. Dicho numeral establece que en la Etapa de Desarrollo 3 el Concesionario debe presentar el Diseño Esquemático del Proyecto a ejecutarse, denominado también "Diseño Conceptual", pues en esta etapa se define el diseño del proyecto a ejecutar, por lo que consideramos favorable que el Plan Maestro contenga el nivel de los estudios del "expediente de diseño conceptual".

Debemos señalar, adicionalmente, que el procedimiento planteado permitirá mejorar lo establecido en el numeral 5.6.2.1b de la Adenda 6, brindando claridad respecto a las Etapas de Desarrollo aplicables, y precisando que el Plan Maestro se actualizará con los estudios

elaborados en la Etapa de Desarrollo 3, correspondiente al Diseño Conceptual, en el cual se sustentará debidamente la planificación aeroportuaria.

Por otro lado, se considera favorable los periodos propuestos para la presentación de los Planes Maestros del Aeropuerto, posterior a la culminación de la Mejora Obligatoria, por ser los recomendados por la IATA y la OACI:

"Manual de Planificación de la OACI – Documento 9184 Parte 1:

2.9 METAS PERSEGUIDAS Y OBJETIVOS EN MATERIA DE POLÍTICA AEROPORTUARIA

2.9.6 El período a corto plazo es normalmente de 2 a 5 años, y la planificación debería comprender un estudio detallado de las necesidades de instalaciones y servicios y los cálculos de los costes.

Manual ADRM de la IATA, décima edición:

3.2.1.3 ¿Qué es un Plan Maestro?

Un plan maestro es la visión de los planificadores de cómo el potencial de desarrollo final del aeropuerto podría ser llevado a cabo. Es una representación física del plan de negocios a largo plazo de un aeropuerto. Proporcionará una indicación de cómo puede mejorarse la capacidad a lo largo de los períodos corto (0-5 años) y medio (6-10 años)."

Por otro lado, la propuesta de modificación del último párrafo busca precisar la normativa aplicable para la preparación de los Planes Maestros. Inicialmente el Contrato de Concesión hacía referencia a la normativa OACI, FAA e IATA, lo cual ha sido reemplazado por la OACI, IATA y las Leyes Aplicables. Con relación a la eliminación de la normativa FAA, consideramos que debe ser evaluada por la DGAC, toda vez que en la práctica dicha normativa viene siendo utilizada para el diseño de pavimentos del lado aire y para las especificaciones técnicas para construcciones en el lado aire. El presente requerimiento de OSITRAN se replica en el análisis de la propuesta de eliminación del numeral 3.3 – "Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos – FAA".

Por lo tanto, contando con la conformidad de la DGAC, quien es la autoridad aeronáutica del país responsable de la aprobación de los Planes Maestros de Desarrollo de los Aeropuertos, la opinión de OSITRAN con relación a esta solicitud de modificación es favorable.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.27 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

255. Eliminación del numeral 1.27:

1.27 Período Inicial – Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años	1.27 Período Inicial – Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años
Referirse a la lista del Proyecto de Desarrollo ubicada en el siguiente Cronograma con Cuadros de Barras. (Véase Cronograma en bolsa al final del Anexo 6, Volumen 3 de 3).	Referirse a la lista del Proyecto de Desarrollo ubicada en el siguiente Cronograma con Cuadros de Barras. (Véase Cronograma en bolsa al final del Anexo 6, Volumen 3 de 3).
CRONOGRAMA DE DESARROLLO DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS.	CRONOGRAMA DE DESARROLLO DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS.

PERIODO INICIAL³⁶ - PRIMEROS 8 AÑOS DE DESARROLLO MINIMO REQUERIDO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA EL PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO.

Durante los primeros treinta y seis (36) meses, así como al cuadragésimo segundo (42) mes y al cuarto año, contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, las sumas de US\$ 25'000,000.00 (Veinticinco millones de Dólares), US\$ 80'000,000.00 (Ochenta millones de Dólares) y US\$ 110'000,000.00 (Ciento diez millones de Dólares), respectivamente, del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Período Inicial, efectuando las obras que, como referencia, se indican a continuación:

0. Movilización, Planificación, y Preparación de Documentos Estándares del Programa
1. Reubicación de Catering
2. Investigaciones Ambientales & Geotécnicas; Investigaciones Estructurales del Terminal de Pasajeros
3. Ampliación de los Espigones Existentes y Construcción de Aduana Nacional incluyendo Sistema de Manejo de Equipaje
4. Rellenar islas en Zona de Plataforma
5. Demolición del Campo Faucett y Construcción de Zona Plataforma
6. Construcción del Cerco Aeroportuario y Zonas de Almacenaje de Contratistas ubicadas a los dos extremos norte y sur del Terminal
7. Rellenar Zona de Plataforma, Instalación del Ducto para la Red de Distribución de Combustible y Ajustes a la Planta de Combustible Existente
8. Ampliación al Terminal Internacional, Zona de Aduana Internacional y Salón de Salidas
9. Remodelación del Terminal Existente
10. Construcción de la Zona de Manejo de Equipaje de Salida Internacional &

~~PERIODO INICIAL³⁶ - PRIMEROS 8 AÑOS DE DESARROLLO MINIMO REQUERIDO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA EL PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO.~~

~~Durante los primeros treinta y seis (36) meses, así como al cuadragésimo segundo (42) mes y al cuarto año, contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, las sumas de US\$ 25'000,000.00 (Veinticinco millones de Dólares), US\$ 80'000,000.00 (Ochenta millones de Dólares) y US\$ 110'000,000.00 (Ciento diez millones de Dólares), respectivamente, del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Período Inicial, efectuando las obras que, como referencia, se indican a continuación:~~

- ~~19. Movilización, Planificación, y Preparación de Documentos Estándares del Programa~~
- ~~20. Reubicación de Catering~~
- ~~21. Investigaciones Ambientales & Geotécnicas; Investigaciones Estructurales del Terminal de Pasajeros~~
- ~~22. Ampliación de los Espigones Existentes y Construcción de Aduana Nacional incluyendo Sistema de Manejo de Equipaje~~
- ~~23. Rellenar islas en Zona de Plataforma~~
- ~~24. Demolición del Campo Faucett y Construcción de Zona Plataforma~~
- ~~25. Construcción del Cerco Aeroportuario y Zonas de Almacenaje de Contratistas ubicadas a los dos extremos norte y sur del Terminal~~
- ~~26. Rellenar Zona de Plataforma, Instalación del Ducto para la Red de Distribución de Combustible y Ajustes a la Planta de Combustible Existente~~
- ~~27. Ampliación al Terminal Internacional, Zona de Aduana Internacional y Salón de Salidas~~
- ~~28. Remodelación del Terminal Existente~~
- ~~29. Construcción de la Zona de Manejo de Equipaje de Salida Internacional &~~





Adquisición del Sistema de Manejo de Equipaje

11. Construcción de Nuevo Espigón Internacional 11 Gates de Contacto y 4 Gates Remotos
12. Adquisición, Transporte al sitio e Instalación de 11 Puentes de Abordaje (Mangas) para Nuevo Espigón Internacional
13. Construcción de Trituradoras, Ampliación al Incinerador y Ampliación a la Estación de Bomberos
14. Construcción de Nueva Pista de Rodaje
15. Nueva Circulación al Terminal y Carriles Vehiculares de Llegadas/Salidas de Pasajeros; Áreas Verdes, Jardinería y Sistema de Irrigación en el Campo de Aviación, Vías Públicas y Estacionamiento.
16. Nueva de estructura para Hangar de Aviación General y Reubicación del Techo del Hangar Faucett
17. Demolición de la estructura del Hangar Faucett y Construcción de la Zona de Plataforma
18. Construcción de Ampliación a la Planta de Combustible - Fase I

Las Obras Complementarias serán construidas obligatoriamente dentro de los primeros ocho años de Vigencia de la Concesión.

Adquisición del Sistema de Manejo de Equipaje

30. Construcción de Nuevo Espigón Internacional 11 Gates de Contacto y 4 Gates Remotos
31. Adquisición, Transporte al sitio e Instalación de 11 Puentes de Abordaje (Mangas) para Nuevo Espigón Internacional
32. Construcción de Trituradoras, Ampliación al Incinerador y Ampliación a la Estación de Bomberos
33. Construcción de Nueva Pista de Rodaje
34. Nueva Circulación al Terminal y Carriles Vehiculares de Llegadas/Salidas de Pasajeros; Áreas Verdes, Jardinería y Sistema de Irrigación en el Campo de Aviación, Vías Públicas y Estacionamiento.
35. Nueva de estructura para Hangar de Aviación General y Reubicación del Techo del Hangar Faucett
36. Demolición de la estructura del Hangar Faucett y Construcción de la Zona de Plataforma
37. Construcción de Ampliación a la Planta de Combustible - Fase I

Las Obras Complementarias serán construidas obligatoriamente dentro de los primeros ocho años de Vigencia de la Concesión.



256. El Proyecto de Adenda contempla la eliminación del Numeral 1.27 del Anexo 14.

SUSTENTO DE LAS PARTES

Las Partes no han remitido sustento respecto a la presente propuesta de eliminación.

ANÁLISIS DE OSITRAN

Si bien no se cuenta con el sustento de las Partes, se considera procedente la propuesta de eliminación del numeral 1.27 en lo que respecta al Programa de Desarrollo Máximo durante el Periodo Inicial, toda vez que dicho periodo culminó el 31 de diciembre de 2008.

- **Propuesta de Modificación del numeral 1.28 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**



257. Eliminación del numeral 1.28:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.28 Mejoras en Servicios a ser Realizados en los Primeros Seis (06) Meses de Concesión • Agilizar el servicio de atención al pasajero en la zona de counters internacionales y nacionales. Coordinación exacta entre líneas aéreas y concesionario para la distribución de counters en horas punta para facilitar la atención al público. • Disminuir los tiempos de espera en la zona de supervisión de pasajeros antes de entrar a las salas de espera de vuelos internacionales. • Reorganizar la playa de estacionamiento para vehículos terrestres (orden, señalización, etc.) • Exigir la utilización al 100% del área de migraciones, ya que esa zona es considerada como cuello de botella en el flujo de pasajeros. • Redistribuir en la zona de llegada el área de aduana, la cual está sobredimensionada se puede utilizar dicha arrea para la instalación de una faja de entrega de equipaje adicional, con lo cual se agilizará dicho servicio. • Mejorar la distribución de áreas destinadas a concesiones comerciales en la Mezzanine del terminal. • Disciplinar en las zonas de parqueo de aeronaves en el tema de circulación de vehículos terrestres. • Mejorar el nivel de seguridad del aeropuerto en la parte de rayos X para el chequeo de equipaje que va como carga en los aviones. • Reorganizar por completo el servicio de taxis en el terminal. • Mantener los espacios asignados a las instituciones que realizan actividades vinculadas con la seguridad nacional.	1.28 Mejoras en Servicios a ser Realizados en los Primeros Seis (06) Meses de Concesión • Agilizar el servicio de atención al pasajero en la zona de counters internacionales y nacionales. Coordinación exacta entre líneas aéreas y concesionario para la distribución de counters en horas punta para facilitar la atención al público. • Disminuir los tiempos de espera en la zona de supervisión de pasajeros antes de entrar a las salas de espera de vuelos internacionales. • Reorganizar la playa de estacionamiento para vehículos terrestres (orden, señalización, etc.) • Exigir la utilización al 100% del área de migraciones, ya que esa zona es considerada como cuello de botella en el flujo de pasajeros. • Redistribuir en la zona de llegada el área de aduana, la cual está sobredimensionada se puede utilizar dicha arrea para la instalación de una faja de entrega de equipaje adicional, con lo cual se agilizará dicho servicio. • Mejorar la distribución de áreas destinadas a concesiones comerciales en la Mezzanine del terminal. • Disciplinar en las zonas de parqueo de aeronaves en el tema de circulación de vehículos terrestres. • Mejorar el nivel de seguridad del aeropuerto en la parte de rayos X para el chequeo de equipaje que va como carga en los aviones. • Reorganizar por completo el servicio de taxis en el terminal. • Mantener los espacios asignados a las instituciones que realizan actividades vinculadas con la seguridad nacional.

258. El Proyecto de Adenda contempla la eliminación del Numeral 1.28 del Anexo 14.

SUSTENTO DE LAS PARTES

Las Partes no han remitido sustento respecto a la presente propuesta de eliminación.

ANÁLISIS DE OSITRAN

Si bien no se cuenta con sustento de las Partes, se considera procedente la propuesta de eliminación del numeral 1.28 en lo que respecta a las Mejoras en Servicios a ser realizados durante los primeros 6 meses del Periodo Inicial, toda vez que dicho periodo culminó el 31 de diciembre de 2008.

➤ Propuesta de Modificación del numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

259. Modificación del numeral 1.29:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.29 Documentación Descriptiva y el Proceso de Desarrollo de los Proyectos de los Planes Maestros 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 1 - Planificación. • Etapa de Desarrollo 2 - Programación. • Etapa de Desarrollo 3 - Diseño esquemático. • Etapa de Desarrollo 4- Desarrollo de diseño. • Etapa de Desarrollo 5 - Preparación de los planos y especificaciones técnicas de construcción. • Etapas de revisión de la preparación de la documentación correspondiente a las etapas de desarrollo: ✓ Completados al 30 % ✓ Completados al 60 % ✓ Completados al 90 % ✓ Completados al 100 % • Etapa de Desarrollo 6 - Concurso para el proyecto de construcción y adjudicación del contrato de construcción (de ser aplicable). • Etapa de Desarrollo 7 - Construcción.	1.2926 Documentación Descriptiva y el Proceso de Desarrollo de los Proyectos de los Planes Maestros 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 (<u>según sea aplicable</u>), serán las siguientes: • Etapa de Desarrollo 1 - Planificación. • Etapa de Desarrollo 2 - Programación. • Etapa de Desarrollo 3 - Diseño esquemático. • Etapa de Desarrollo 4- Desarrollo de diseño. • Etapa de Desarrollo 5 - Preparación de los planos y especificaciones técnicas de construcción. • Etapas de revisión de la preparación de la documentación correspondiente a las etapas de desarrollo: ✓ Completados al 30 % ✓ Completados al 60 % ✓ Completados al 90 % ✓ Completados al 100 % • Etapa de Desarrollo 6 - Concurso para el proyecto de construcción y adjudicación del contrato de construcción (de ser aplicable). • Etapa de Desarrollo 7 - Construcción.



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA Nº 7
• Etapa de Desarrollo 8 - Conclusión formal del proyecto de construcción. • Etapa de Desarrollo 9 - Ocupación de las instalaciones terminadas y puesta en marcha. • Etapa de Desarrollo 10 - Inspección final de las instalaciones un (1) año después de la ocupación. La planificación y programación (Etapas de Desarrollo 1 y 2) de todos los proyectos se llevarán a cabo en forma integral y se denominarán la planificación del Aeropuerto, en forma detallada, comprendiendo por lo menos las siguientes áreas: • Lado aire: pista de aterrizaje y rodaje e instalaciones adyacentes. • Instalaciones del terminal de pasajeros y vías de acceso público. • Áreas principales de soporte del Aeropuerto. El diseño, concurso (de ser aplicable), construcción, puesta en marcha e inspección final (Etapas de Desarrollo 3 al 10) de los proyectos, deberá llevarse a cabo en forma individual para cada proyecto. 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. • Estimación actualizada del costo detallado de construcción y contingencias relacionadas. • Cronograma para el desarrollo del proyecto. • Plan del proceso de demolición y construcción por etapas que aseguren: • La separación física total entre las actividades de aviación y construcción. • La separación física total entre la circulación del público y las actividades de construcción.	• Etapa de Desarrollo 8 - Conclusión formal del proyecto de construcción. • Etapa de Desarrollo 9 - Ocupación de las instalaciones terminadas y puesta en marcha. • Etapa de Desarrollo 10 - Inspección final de las instalaciones un (1) año después de la ocupación. La planificación y programación (Etapas de Desarrollo 1 y 2) de todos los proyectos se llevarán a cabo en forma integral y se denominarán la planificación del Aeropuerto, en forma detallada, comprendiendo por lo menos las siguientes áreas: • Lado aire: pista de aterrizaje y rodaje e instalaciones adyacentes. • Instalaciones del terminal de pasajeros y vías de acceso público. • Áreas principales de soporte del Aeropuerto. El diseño, concurso (de ser aplicable), construcción, puesta en marcha e inspección final (Etapas de Desarrollo 3 al 10) de los proyectos, deberá llevarse a cabo en forma individual para cada proyecto. 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. • Estimación actualizada del costo detallado de construcción y contingencias relacionadas. • Cronograma para el desarrollo del proyecto. • Plan del proceso de demolición y construcción por etapas que aseguren: • La separación física total entre las actividades de aviación y construcción. • La separación física total entre la circulación del público y las actividades de construcción.



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
• El mantenimiento de la seguridad aeroportuaria. • El mantenimiento de las operaciones aeroportuarias. • El mantenimiento de un nivel adecuado de comodidad para el público, las líneas aéreas, y otras personas que utilicen las instalaciones del Aeropuerto.	• El mantenimiento de la seguridad aeroportuaria. • El mantenimiento de las operaciones aeroportuarias. El mantenimiento de un nivel adecuado de comodidad para el público, las líneas aéreas, y otras personas que utilicen las instalaciones del Aeropuerto.

La propuesta de modificación consiste en incluir el término "según sea aplicable" en el Numeral 1.29 del Anexo 14, a fin de precisar que no todas las etapas de desarrollo son aplicables a todos los proyectos.

SUSTENTO DE LAS PARTES

La DGAC no ha remitido sustento respecto a la presente modificación.

El Concesionario, por su parte, señala que "se hace la precisión de que las 10 etapas de desarrollo de proyecto solo serán aplicables según corresponda al tipo de proyecto."

ANÁLISIS DE OSITRAN

Sobre el particular, se considera procedente la modificación del tercer párrafo del presente numeral, toda vez que, para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, se abarcan distintos tipos de proyectos, desde construcción de instalaciones, adquisición de equipamiento y elaboración de estudios, los cuales, por su naturaleza, presentan distintos tipos de requerimientos para su desarrollo. Por ejemplo, para la construcción de la terminal de pasajeros se tendrá que pasar por las 10 etapas indicadas en el presente numeral, mientras que para un estudio de ruido no son necesarias las etapas de desarrollo 3, 4, 5, 8, por tratarse de etapas referidas a construcción.

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

260. Omisión del numeral 1.30:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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:	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:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE

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, 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 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.

PROYECTO DE ADENDA N° 7

~~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, 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 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.~~



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
• 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: • 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.	• 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: • 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.

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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.	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.

261. En la presente propuesta se elimina el numeral 1.30 referido al Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario.
262. El Concedente ni el Concesionario no remite sustento respecto a la presente eliminación.
263. Al respecto, debemos señalar que el referido numeral contiene lineamientos básicos para la elaboración de los 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, aspectos que no son regulados en ninguna normativa.
264. Como premisa, corresponde indicar que OSITRAN ejerce las funciones de supervisión y fiscalización, entre otras, con el fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas de las entidades prestadoras, conforme a lo previsto en la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Ley N° 27332, en la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, Ley N° 26917, y en el Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante REGO), Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.
265. Por su parte, el Artículo 21° del Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM define la función supervisora que ejerce OSITRAN de la siguiente manera:
- Artículo 21.- Función Supervisora**
El OSITRAN supervisa el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las Entidades Prestadoras y demás empresas o personas que realizan actividades sujetas a su competencia, procurando que éstas brinden servicios adecuados a los Usuarios. Asimismo, el OSITRAN verifica el cumplimiento de cualquier mandato o Resolución que emita o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de dichas entidades o que son propias de las actividades supervisadas.
266. Como se puede observar, es facultad de este Organismo Regulador el supervisar y por ende verificar el cabal cumplimiento de los compromisos contractuales asumidos en su calidad de titular de la concesión del AIJCH que le ha sido otorgada.
267. Por lo antes señalado, al eliminarse el numeral 1.30 se estaría afectando directamente la función supervisora del Regulador, por cuanto dicho documento es de vital importancia para efectos de regular el procedimiento de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario; razón por la cual emitimos opinión desfavorable respecto a la presente propuesta.



➤ **Propuesta de Eliminación del numeral 1.31 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

268. Eliminación del numeral 1.31:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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. 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 asimismo ser definido. 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	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. 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 asimismo ser definido. 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



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
<i>deben ser organizadas de tal manera que sirvan como guía para los arquitectos e ingenieros en sus actividades de diseño.</i>	<i>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>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>

269. En la presente propuesta se elimina el numeral 1.31 referido al Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP).
270. El Concedente ni el Concesionario no remite sustento respecto a la presente eliminación.
271. Al respecto, debemos señalar que el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo e Infraestructura Aeroportuaria (PGP) tiene como objetivo establecer 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, aspectos que no son regulados en ninguna normativa.
272. Como sustentamos anteriormente, es facultad de este Organismo Regulador el supervisar y por ende verificar el cabal cumplimiento de los compromisos contractuales asumidos en su calidad de titular de la concesión del AIJCH que le ha sido otorgada.
273. Por lo antes señalado, al eliminarse el numeral 1.31 se estaría afectando directamente la función supervisora del Regulador, por cuanto dicho documento es de necesario a fin establecerá el marco y los procesos para definir cómo se desarrollará la infraestructura del Aeropuerto; razón por la cual emitimos opinión desfavorable respecto a la presente propuesta.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 1.32 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

274. Modificación del numeral 1.32:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
1.32 Cronograma de Revisión para el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria	1.3229 Cronograma de Revisión para el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria
Durante la primera semana del Período Inicial los representantes del Concesionario deberán reunirse con representantes de OSITRAN para establecer el cronograma de colaboración para el desarrollo del PGP. El PGP será desarrollado en las siguientes tres fases, cada una más detallada que la anterior: el PGP preliminar, el PGP inicial y el PGP final.	<u>El Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria - PGP deberá actualizarse en forma periódica y ser presentado a OSITRAN para su evaluación y aprobación.</u>
El borrador final del plan de gestión del PGP deberá ser presentado a OSITRAN para su evaluación, aprobación o desaprobación	

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
respectiva antes del final del segundo mes del Período Inicial de 2 meses después del comienzo del contrato de concesión. El PGP preliminar deberá ser presentado a OSITRAN para su evaluación y aprobación o desaprobación antes del final del quinto mes del Período Inicial. El PGP inicial deberá ser presentado a OSITRAN para su evaluación y aprobación o desaprobación antes del final del quinto mes del Período Inicial. El PGP inicial deberá ser presentado a OSITRAN para su evaluación, aprobación o desaprobación antes del final del noveno mes del Período Inicial. El PGP inicial deberá ser presentado OSITRAN conjuntamente con el Plan Maestro Detallado de Desarrollo. El PGP final deberá ser presentado a OSITRAN para su evaluación, aprobación o desaprobación antes del final del duodécimo mes del Período Inicial a petición, el PGP deberá ser actualizado en forma periódica.	

275. La modificación del Numeral 1.32 del anexo 14 plantea eliminar el procedimiento establecido para la presentación del Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) durante el Período Inicial, y regula su actualización para el Período Remanente.

SUSTENTO DE LAS PARTES

276. Al respecto, la DGAC señala que "En base a lo trabajado el día 31/10/16 se propone para el periodo remanente el siguiente texto: El Plan de Gestión de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria - PGP deberá actualizarse en forma periódica y ser presentado a OSITRAN para su evaluación y aprobación."

ANÁLISIS DE OSITRAN

277. Sobre el particular, se considera procedente la propuesta de eliminación de las obligaciones relacionadas a la presentación del *Cronograma de Revisión para el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria* durante el Período Inicial, toda vez que dicho periodo culminó el 31 de diciembre de 2008.
278. Por otro lado, coincidimos con lo propuesto por la DGAC y consideramos procedente la propuesta de actualización del RTM 1.32, relacionada a que el *Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria* es un documento dinámico, por lo cual deberá actualizarse en forma periódica y ser presentado a OSITRAN para su evaluación y aprobación.



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

279. Modificación del numeral 2.1:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
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 • 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 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 • 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.

280. 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.

281. Al respecto, existe una posición contradictoria por parte de la DGAC, toda vez que en el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, la autoridad aeronáutica opina que debe mantenerse el texto vigente del Numeral 2.1, pero en el proyecto de Adenda elimina de las instalaciones aeroportuarias las áreas de jardinería y grass.
282. El Concesionario, por su parte, señala que debería quedar sólo la redacción de "Jardines/grass", eliminándose "lado tierra y lado aire", toda vez que la existencia de zonas verdes en lado aire darían lugar a un nivel de peligro aviario inaceptable, debiéndose considerar como únicas áreas verdes las del lado tierra.
283. Con relación a lo señalado por el Concesionario, debemos precisar que la sola presencia de grass en el lado aire no implica un potencial riesgo de peligro aviario para las operaciones aéreas, toda vez que, por ejemplo, en la zona adyacente al Cuartel SEI existen áreas con grass y a la fecha no existen reportes de peligro aviario.
284. Adicionalmente, debemos indicar que en distintos aeropuertos nacionales e internacionales se cuenta con franjas y RESA con jardinería, y que al igual que el AIJCH, donde se cuenta con las franjas con estabilización química y algunas áreas del lado aire con grass, se dispone de sistema de gestión del riesgo por fauna aprobado y supervisado por la DGAC.
285. Por otro lado, respecto al tipo de tratamiento que tendrán las franjas de pista y de calles de rodaje, así como el RESA, éste ya se encuentra regulado en el Numeral 1.25 del Anexo 14 cuya redacción ha sido mejorada en la presente Adenda. Además, debe tenerse en cuenta el pronunciamiento emitido por este Organismo Regulador mediante Resolución N° 019-2006-CD-OSITRAN, que no hace exigible la jardinería/grass en el lado aire del aeropuerto, pudiéndose adoptar otras alternativas. Por lo tanto, la presente modificación no se sustenta en la necesidad de eliminar la jardinería o grass en el lado aire del aeropuerto por un tema de necesidad operacional (generación de peligro aviario).
286. Si no más bien, la presente modificaciones, tiene como finalidad abarcar en la lista de instalaciones aeroportuarias, la totalidad de ambientes y áreas que existen y se proyecten implementar en el AIJCH, que deberán recibir mantenimiento y limpieza por parte del Concesionario.
287. En ese sentido, consideramos desfavorable eliminar como parte de las instalaciones aeroportuarias la "Jardines/grass - lado tierra y lado aire" según propuesta de la DGAC, proponiendo acoger la propuesta del Concesionario 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.

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

288. Modificación del numeral 2.2:

➤ **Eliminación de Referencia Centro Comercial Jockey Plaza**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza	2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza
En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la	En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
apariciencia de "edificio nuevo". El grado de calidad de la apariencia interna y externa del Complejo de Terminal de Pasajeros será equivalente al grado de calidad de apariencia del Centro Comercial Jockey Plaza, ubicado en Lima, desde el tiempo de su inauguración a fines de 1997. El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características:	apariciencia de "edificio nuevo". El grado de calidad de la apariencia interna y externa del Complejo de Terminal de Pasajeros será equivalente al grado de calidad de apariencia del Centro Comercial Jockey Plaza, ubicado en Lima, desde el tiempo de su inauguración a fines de 1997. El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características:
	OSITRAN llevará a cabo inspecciones aeroportuarias cada tres (3) meses del programa de mantenimiento y limpieza aeroportuario del Concesionario para determinar el grado en que se está operando y desarrollando el Aeropuerto de acuerdo a estas normas mínimas requeridas.

289. En la propuesta de modificación del Numeral 2.2 del Anexo 14 se elimina la referencia al Centro Comercial Jockey Plaza para efectos de los requisitos de calidad del mantenimiento y limpieza del edificio terminal.



SUSTENTO DE LAS PARTES

La DGAC señala que debe eliminarse la referencia al CC Jockey Plaza por las siguientes razones:

- "Se desconoce a qué referencias toma para establecer el criterio de mantenimiento.
- No es un organismo internacional, ni estatal, y tampoco su actividad es aeroportuaria.
- La fecha de referencia es s de 1997, solo 4 años antes de la concesión. Ahora estamos a casi 20 años de dicha fecha.
- Se cuentan con encuestas semestrales en las que se puede percibir la satisfacción de los usuarios con el grado de limpieza de las instalaciones."

De igual manera, el Concesionario señala que "no tiene sentido hacer referencia al Centro Comercial Jockey Plaza al no ser una infraestructura o instalación similar al aeropuerto".

ANÁLISIS DE OSITRAN

290. Dado que no se encuentran especificaciones técnicas claras ni es adecuada la aplicación de la referencia CC Jockey Plaza a las labores de mantenimiento y limpieza del AIJCH, este Organismo coincide con la posición del Concesionario y Concedente. Asimismo, se considera suficiente establecer como requisitos de calidad para superficies internas y externas de los edificios que se mantengan como "edificio nuevo".

291. En ese sentido, se considera procedente eliminar la referencia al Centro Comercial Jockey Plaza, concordando con las razones expuestas por la DGAC.



➤ Eliminación de Requisitos para Paredes, Ventanas, Lámparas y Rótulos Iluminados

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". El grado de calidad de la apariencia interna y externa del Complejo de Terminal de Pasajeros será equivalente al grado de calidad de apariencia del Centro Comercial Jockey Plaza, ubicado en Lima, desde el tiempo de su inauguración a fines de 1997. El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características: • 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 En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". El grado de calidad de la apariencia interna y externa del Complejo de Terminal de Pasajeros será equivalente al grado de calidad de apariencia del Centro Comercial Jockey Plaza, ubicado en Lima, desde el tiempo de su inauguración a fines de 1997. El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características: • 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.

292. Cabe destacar que ni la DGAC ni el Concesionario brindan sustento respecto a la eliminación de los requisitos de mantenimientos para paredes, ventanas, lámparas y rótulos iluminados.
293. En ese sentido, este Organismo considera que mantener dichos requisitos para las paredes, ventanas, lámparas y rótulos iluminados brindan precisión respecto al grado de mantenimiento que deba exigirse para dichas instalaciones, por lo que consideramos desfavorable la propuesta de eliminación.

➤ Inclusión de Repuestos y Eliminación de Requisitos de Almacenaje de repuestos en Bodegas

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". El grado de calidad de la apariencia interna y externa del Complejo de Terminal de Pasajeros será equivalente al grado de calidad de apariencia del Centro Comercial Jockey Plaza, ubicado en Lima, desde el tiempo de su inauguración a fines de 1997. El grado de	2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". El grado de calidad de la apariencia interna y externa del Complejo de Terminal de Pasajeros será equivalente al grado de calidad de apariencia del Centro Comercial Jockey Plaza, ubicado en Lima, desde el tiempo de su inauguración a fines de 1997. El grado de

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características: (...) • Todos los sistemas de los edificios aeroportuarios incluyendo: los sistemas de manipuleo de maletas, aparatos para el recojo de maletas, fajas de transporte de maletas y carga aérea, sistema de aire acondicionado, sistemas de telecomunicaciones, sistema de seguridad y vigilancia, sistema de alarma de incendios, sistemas de supresión de incendios, sistemas de evacuación de humo, sistemas de punto de venta (POS), sistemas de computadoras, sistemas de administración del edificio, todo vehículo aeroportuario de soporte terrestre y todo otro equipo necesario para las operaciones aeroportuarias serán mantenidos de acuerdo a las recomendaciones de los programas de mantenimiento preventivo de los fabricantes. Las partes de repuestos para todo equipo o sistemas serán adquiridas y almacenadas en las bodegas aeroportuarios o almacenes para todo el equipo y los sistemas aeroportuarios aquí listados, en conformidad a las recomendaciones de los fabricantes.	calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características: (...) • Todos los sistemas de los edificios aeroportuarios incluyendo: los sistemas de manipuleo de maletas, aparatos para el recojo de maletas, fajas de transporte de maletas y carga aérea, sistema de aire acondicionado, sistemas de telecomunicaciones, sistema de seguridad y vigilancia, sistema de alarma de incendios, sistemas de supresión de incendios, sistemas de evacuación de humo, sistemas de punto de venta (POS), sistemas de computadoras, sistemas de administración del edificio, todo vehículo aeroportuario de soporte terrestre y todo otro equipo <u>o repuesto</u> necesario para las operaciones aeroportuarias serán mantenidos de acuerdo a las recomendaciones de los programas de mantenimiento preventivo de los fabricantes. Las partes de repuestos para todo equipo o sistemas serán adquiridas y almacenadas en las bodegas aeroportuarios o almacenes para todo el equipo y los sistemas aeroportuarios aquí listados, en conformidad a las recomendaciones de los fabricantes.

294. La propuesta de modificación del Numeral 2.2 del Anexo 14 contempla la eliminación del requisito de contar con bodegas aeroportuarias para el almacenaje de repuestos.

295. SUSTENTO DE LAS PARTES

296. Debe señalarse que la DGAC no ha remitido sustento respecto a la presente eliminación.

297. Por su parte, LAP señala que "El Concesionario debe garantizar que las operaciones aeroportuarias no se vean interrumpidas. En el caso de presentarse algún desperfecto en un equipo o sistema, de responsabilidad del Concesionario, éste deberá proveer – directamente o a través de terceros – las partes o repuestos de los equipos o sistemas necesarios para asegurar la continuidad de operación de dicho equipo, no siendo que necesariamente se mantengan almacenados en las bodegas del aeropuerto"

ANÁLISIS DE OSITRAN

298. En este punto, este Organismo está de acuerdo con el sustento remitido por el Concesionario en el Anexo 1 de su Carta LAP-GRE-C-2016-00603, respecto a que los repuestos pueden proveerse directamente o a través de terceros (empresas especializadas). En la práctica, la gestión de repuestos es tercerizada por LAP, es decir, los repuestos requeridos en stock los almacenan y administran los fabricantes o las empresas que brindan

mantenimiento a cada equipo. Lo importante es que el Concesionario realice la oportuna gestión de mantenimiento, de forma tal que garantice la operación ininterrumpida de los equipos. Respecto al requisito de operación ininterrumpida, éste se encuentra regulado en el Numeral 1.5 del Anexo 14.

299. En ese sentido, a fin de excluir los "repuestos" del presente RTM, consideramos procedente incluirlo en las especificaciones de mantenimiento para los equipos y sistemas aeroportuarios, en cuanto también deben ser mantenidos de acuerdo a las recomendaciones de los fabricantes.
300. Por lo antes expuesto, la opinión de OSITRAN con relación a esta solicitud de modificación es favorable.

➤ **Eliminación de Requisitos para Pisos Alfombrados**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". El grado de calidad de la apariencia interna y externa del Complejo de Terminal de Pasajeros será equivalente al grado de calidad de apariencia del Centro Comercial Jockey Plaza, ubicado en Lima, desde el tiempo de su inauguración a fines de 1997. El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características: (...) • Pisos alfombrados recibirán una limpieza de champú dos veces por semana, por lo menos, y en conformidad con las recomendaciones de los fabricantes, para mantener su apariencia nueva, limpia e higiénica.	2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". El grado de calidad de la apariencia interna y externa del Complejo de Terminal de Pasajeros será equivalente al grado de calidad de apariencia del Centro Comercial Jockey Plaza, ubicado en Lima, desde el tiempo de su inauguración a fines de 1997. El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características: (...) • Pisos alfombrados recibirán una limpieza de champú dos veces por semana, por lo menos, y en conformidad con las recomendaciones de los fabricantes, para mantener su apariencia nueva, limpia e higiénica.

301. Las Partes no proporcionan sustento respecto a eliminar las obligaciones relacionadas a la limpieza de alfombras. No obstante, se considera procedente su eliminación, toda vez que el presente requisito se encuentra cubierto con el requerimiento de que las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo" incluido en el primer párrafo del presente numeral.

➤ **Modificación de Requisitos para Pisos de Superficie Rígida**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". El grado de calidad	2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". El grado de calidad

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
de la apariencia interna y externa del Complejo de Terminal de Pasajeros será equivalente al grado de calidad de apariencia del Centro Comercial Jockey Plaza, ubicado en Lima, desde el tiempo de su inauguración a fines de 1997. El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características:	de la apariencia interna y externa del Complejo de Terminal de Pasajeros será equivalente al grado de calidad de apariencia del Centro Comercial Jockey Plaza, ubicado en Lima, desde el tiempo de su inauguración a fines de 1997. El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características:
(...)	(...)
• Pisos de superficie rígida, tales como mármol, terrazo, y cerámica, será limpiado y lustrado, de conformidad a las recomendaciones de los distribuidores, instaladores y fabricantes, por lo menos cada 12 horas, para mantener su apariencia nueva, limpia e higiénica.	• Pisos de superficie rígida, tales como mármol, terrazo, y cerámica, será limpiado y lustrado, de conformidad a las recomendaciones de los distribuidores, instaladores y fabricantes, por lo menos cada 12 horas, para mantener su apariencia nueva, limpia e higiénica.

302. Al igual que en el caso anterior, las Partes no proporcionan sustento respecto a eliminar los requisitos de la limpieza de pisos. No obstante, se considera procedente su modificación respecto a eliminar la periodicidad de limpieza, toda vez que ello dependerá de la distribución horaria de los vuelos a lo largo del día, del comportamiento de los pasajeros y de los periodos punta. Asimismo, este requisito se encuentra cubierto con el requerimiento de que las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo" incluido en el primer párrafo del presente numeral.

➤ **Modificación de Requisitos para las Áreas de Jardinería**

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza	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.	• 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 correspondiente a las áreas de jardinería del Aeropuerto Internacional de Miami, Florida, EEUU.

303. La modificación propuesta del Numeral 2.2 del Anexo 14 elimina lo siguiente:

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

SUSTENTO DE LAS PARTES

304. Sobre el particular la DGAC señala que se *"debe eliminar la referencia a las áreas de jardinería del aeropuerto de Miami, toda vez que se desconoce a qué referencias toma para establecer el criterio de mantenimiento"*, aunque recomienda no eliminar el párrafo correspondiente y propone la siguiente redacción:

"Todas las áreas de jardinería internas y externas de los edificios aeroportuarios y todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto, mantendrán la estética con el entorno aeroportuario y se mantendrán en alto estado de mantenimiento y limpieza".

305. Por su parte, el Concesionario señala que *"las únicas áreas verdes que se deben considerar son aquellas que se encuentran ubicadas en la zona pública. La existencia y mantenimiento de zonas verdes en el lado aire darían lugar a un nivel de peligro aviario inaceptable."*

ANÁLISIS DE OSITRAN

- Referencia del Aeropuerto de Miami

306. Consideramos favorable la propuesta de las Partes respecto a eliminar la referencia del Aeropuerto de Miami para las áreas de jardinería, toda vez que se desconoce los parámetros que utiliza el mencionado aeropuerto para las labores de mantenimiento, resultando suficiente señalar que estas áreas de jardinerías se mantendrán en alto estado de mantenimiento y limpieza, brindando un criterio de calidad.

- Definición de las Áreas con Jardinería

307. Respecto a la ubicación de las áreas verdes en el AIJCH, sea en el lado aire o lado tierra, consideramos favorable la propuesta respecto a definir en el Plan Maestro las áreas que contarán con dicho tratamiento (grass). Mediante dicho documento, que debe ser remitido al Regulador con el debido sustento, se validará lo señalado por el Concesionario respecto a la pertinencia de excluir todo tipo de jardinería del lado aire.

- Eliminación de "todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto"

308. En la presente modificación se excluye de las obligaciones del Concesionario realizar el mantenimiento y limpieza de "otras áreas del aeropuerto" aparte de las áreas con jardinería, como pueden ser, por ejemplo, los terrenos ubicados entre el cerco perimétrico y las franjas de calles de rodaje, o las áreas contiguas a la playa de estacionamiento vehicular (dentro de los terrenos de la Concesión).



309. Como sustentamos anteriormente, es facultad de este Organismo Regulador el supervisar y por ende verificar el cabal cumplimiento de los compromisos contractuales asumidos en su calidad de titular de la concesión del AIJCH que le ha sido otorgada.
310. Por lo antes señalado, al eliminarse "todas las zonas del lado aire y lado tierra" del presente RTM, se estaría eliminando toda especificación aplicable a dichas zonas, afectando directamente la función supervisora del Regulador; razón por la cual emitimos opinión desfavorable respecto a la presente eliminación.

- Eliminación de "especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario"

311. Se elimina del presente RTM las especificaciones bajo las cuales se realizarán las actividades de mantenimiento y limpieza. En este aspecto, nos reafirmamos en lo señalado por este Organismo mediante Informe N° 006-06-GRE-GS-GAL-OSITRAN que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2006-CD-OSITRAN, el cual señala en sus numerales 63, 65 y 66 lo siguiente:

59. El área total no pavimentada actual es de 115,49 hectáreas, por tanto, la pretensión respecto al área a que se aplicará el RTM generaría un diferencial de área sin tratamiento de 63,94 hectáreas. Es necesario mencionar que el tratamiento de toda el área no pavimentada del aeropuerto es una condición contractual que no puede ser incluida como parte de la modificación del RTM a que se refiere el numeral 1.25.

65. Al respecto, aun cuando es técnicamente cuestionable referir el "grado de calidad de apariencia" del AIJCH al Aeropuerto de Miami, lo que OSITRAN considera un estándar inadecuado, considerando que el AIJCH se ubica en la costa desértica de Lima; es claro que existe una necesidad estética que LAP deberá considerar al ejecutar la Mejora correspondiente, por lo que dicho aspecto no podrá ser soslayado del proyecto.

66. En cuanto al aspecto estético a que se ha hecho referencia, LAP deberá introducir en el proyecto criterios estéticos acordes con la ubicación geográfica y la realidad medio ambiental del AIJCH.

312. Por lo tanto, si bien para las otras áreas no pavimentadas del lado aire y lado tierra del aeropuerto, no corresponde exigir el mismo tratamiento empleado para las franjas y RESA así señalados en el numeral 1.25 por tratarse de requisitos de índole operacional, si consideramos necesario incluir criterios estéticos para dichas áreas. En esa medida, se propone 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".



➤ **Propuesta de Modificación del numeral 3.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

313. Modificación del numeral 3.1:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
3.1 Normas y Reglamentos de la aviación peruana	3.1 <u>Serán de aplicación las Leyes Aplicables y aquella normativa internacional dictada por la OACI y la IATA para estos efectos y que sean recogidas en las RAPs.</u>
1A Ley de Aeronáutica Civil del Perú - Ley 24882 Reglamento de la Ley de Aviación Civil del Perú - Decreto Supremo No. 009-96-MTC	1A Ley de Aeronáutica Civil del Perú - Ley 24882 Reglamento de la Ley de Aviación Civil del Perú - Decreto Supremo No. 009-96-MTC
1B Decreto Legislativo No. 099 - Designación de CORPAC S.A. como empresa estatal de derecho privado	1B Decreto Legislativo No. 099 - Designación de CORPAC S.A. como empresa estatal de derecho privado
1C Decreto Legislativo N° 679 - Designación de CORPAC S.A. como responsable de la seguridad integral de las instalaciones aeroportuarias	1C Decreto Legislativo N° 679 - Designación de CORPAC S.A. como responsable de la seguridad integral de las instalaciones aeroportuarias
1D Decreto Legislativo N° 809-96 - SUNAD - Ley General de Aduanas	1D Decreto Legislativo N° 809-96 - SUNAD - Ley General de Aduanas
1E Decreto Legislativo N° 703 - Ley de Naturalización y Extranjería	1E Decreto Legislativo N° 703 - Ley de Naturalización y Extranjería
1F Código Sanitario - Decreto Ley No. 17505 - SENASA	1F Código Sanitario - Decreto Ley No. 17505 - SENASA
1G Certificados Sanitarios de Productos Agrarios - Decreto Supremo No. 004-93-AG	1G Certificados Sanitarios de Productos Agrarios - Decreto Supremo No. 004-93-AG
1H Ley de Creación de la Sanidad Aérea - Decreto Ley 7318	1H Ley de Creación de la Sanidad Aérea - Decreto Ley 7318
1I Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales - Decreto Legislativo No. 613	1I Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales - Decreto Legislativo No. 613
1J Reglamento Nacional de Construcciones del Perú - Decreto Supremo No. 039-70-VI y Decreto Supremo No. 063-70-VI	1J Reglamento Nacional de Construcciones del Perú - Decreto Supremo No. 039-70-VI y Decreto Supremo No. 063-70-VI
1K Norma Técnica de Diseño Sismo Resistente: E.30	1K Norma Técnica de Diseño Sismo Resistente: E.30
1L Norma Técnica de Concreto Armado: E.63	1L Norma Técnica de Concreto Armado: E.63
1M Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo. Ley No. 26917	1M Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo. Ley No. 26917
1N Normas de CORPAC S.A. para el Sistema de Información de Gestión Administrativa - SIGA	1N Normas de CORPAC S.A. para el Sistema de Información de Gestión Administrativa - SIGA

314. Sobre el particular, se considera favorable eliminar el listado de normas aplicables a la aviación por encontrarse contenidas en la normativa OACI, IATA, RAP y Leyes Aplicables.

➤ **Propuesta de Modificación del numeral 3.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

315. Modificación del numeral 3.2:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
3.2 Normas y Reglamentos de la aviación peruana	3.2 Normas y Reglamentos de la aviación peruana
2A Anexo 1 - Licencias al Personal	2A Anexo 1 - Licencias al Personal
2B Anexo 2 - Reglamentos del Aire	2B Anexo 2 - Reglamentos del Aire
2C Anexo 3 - Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea Internacional	2C Anexo 3 - Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea Internacional
2D Anexo 4 - Cartas Aeronáuticas	2D Anexo 4 - Cartas Aeronáuticas

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE		PROYECTO DE ADENDA N° 7	
2E	Anexo 5 - Unidades de Medidas que se Emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres	2E	Anexo 5 - Unidades de Medidas que se Emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres
2F	Anexo 6 - Operación de Aeronaves	2F	Anexo 6 - Operación de Aeronaves
2G	Anexo 7 - Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronaves	2G	Anexo 7 - Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronaves
2H	Anexo 8 - Aeronavegabilidad	2H	Anexo 8 - Aeronavegabilidad
2I	Anexo 9 - Facilitación	2I	Anexo 9 - Facilitación
2J	Anexo 10 - Telecomunicaciones Aeronáuticas	2J	Anexo 10 - Telecomunicaciones Aeronáuticas
2K	Anexo 11 - Servicio de Tránsito Aéreo	2K	Anexo 11 - Servicio de Tránsito Aéreo
2L	Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento	2L	Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento
2M	Anexo 13 - Investigación de Accidentes e Incidentes	2M	Anexo 13 - Investigación de Accidentes e Incidentes
2N	Anexo 14 - Aeródromos	2N	Anexo 14 - Aeródromos
2O	Anexo 15 - Servicio de Información Aeronáutica	2O	Anexo 15 - Servicio de Información Aeronáutica
2P	Anexo 16 - Protección del Medio Ambiente	2P	Anexo 16 - Protección del Medio Ambiente
2Q	Anexo 17 - Seguridad	2Q	Anexo 17 - Seguridad
2R	Anexo 18 - Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligros por Vía Aérea	2R	Anexo 18 - Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligros por Vía Aérea
		2R*	Anexo 19 - Gestión de la Seguridad Operacional
2S	Manual de Aeropuertos STOL (Doc 9150)	2S	Manual de Aeropuertos STOL (Doc 9150)
2T	Manual de Planificación de Aeropuertos - Planificación General (Doc 9184 Parte 1)	2T	Manual de Planificación de Aeropuertos - Planificación General (Doc 9184 Parte 1)
2U	Manual de Planificación de Aeropuertos - Utilización del Terreno y Control del Medio Ambiente (Doc 9184 - Parte 2)	2U	Manual de Planificación de Aeropuertos - Utilización del Terreno y Control del Medio Ambiente (Doc 9184 - Parte 2)
2V	Manual de Planificación de Aeropuertos - Directrices para la Preparación de Contratos de Consultores y de Construcción (Doc 9184 - Parte 3)	2V	Manual de Planificación de Aeropuertos - Directrices para la Preparación de Contratos de Consultores y de Construcción (Doc 9184 - Parte 3)
2W	Manual de Diseño de Aeropuertos - Pistas (Doc 9157 - Parte 1)	2W	Manual de Diseño de Aeropuertos - Pistas (Doc 9157 - Parte 1)
2X	Manual de Diseño de Aeropuertos - Pistas de Rodaje, Plataformas y Apartaderos de Espera (Doc 9157 - Parte 2)	2X	Manual de Diseño de Aeropuertos - Pistas de Rodaje, Plataformas y Apartaderos de Espera (Doc 9157 - Parte 2)
2Y	Manual de Diseño de Aeropuertos - Pavimentos (Doc 9157 - Parte 3)	2Y	Manual de Diseño de Aeropuertos - Pavimentos (Doc 9157 - Parte 3)
2Z	Manual de Diseño de Aeropuertos - Ayudas Visuales (Doc 9157 - Parte 4)	2Z	Manual de Diseño de Aeropuertos - Ayudas Visuales (Doc 9157 - Parte 4)
2AA	Manual de Diseño de Aeropuertos - Sistemas Eléctricos (Doc 9157 - Parte 5)	2AA	Manual de Diseño de Aeropuertos - Sistemas Eléctricos (Doc 9157 - Parte 5)
2BB	Manual de Servicios de Aeropuertos - Salvamento y Extinción de Incendios (Doc 9137 - Parte 1)	2BB	Manual de Servicios de Aeropuertos - Salvamento y Extinción de Incendios (Doc 9137 - Parte 1)
2CC	Manual de Servicios de Aeropuertos - Estado de la Superficie de los Pavimentos (Doc 9137 - Parte 2)	2CC	Manual de Servicios de Aeropuertos - Estado de la Superficie de los Pavimentos (Doc 9137 - Parte 2)
2DD	Manual de Servicios de Aeropuertos - Reducción del Peligro que Representan las Aves (Doc 9137 - Parte 3)	2DD	Manual de Servicios de Aeropuertos - Reducción del Peligro que Representan las Aves (Doc 9137 - Parte 3)
2EE	Manual de Servicios de Aeropuertos - Traslado de las Aeronaves Inutilizadas (Doc 9137 - Parte 5)	2EE	Manual de Servicios de Aeropuertos - Traslado de las Aeronaves Inutilizadas (Doc 9137 - Parte 5)
2FF	Manual de Servicios de Aeropuertos - Limitación de Obstáculos (Doc 9137 - Parte 6)	2FF	Manual de Servicios de Aeropuertos - Limitación de Obstáculos (Doc 9137 - Parte 6)
2GG	Manual de Servicios de Aeropuertos - Planificación de Emergencia en los Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 7)	2GG	Manual de Servicios de Aeropuertos - Planificación de Emergencia en los Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 7)
2HH	Manual de Servicios de Aeropuertos - Servicios Operacionales de Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 8)	2HH	Manual de Servicios de Aeropuertos - Servicios Operacionales de Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 8)
2II	Manual de Servicios de Aeropuertos - Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 9)	2II	Manual de Servicios de Aeropuertos - Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 9)
2JJ	Manual de Helipuertos (Doc 9261)	2JJ	Manual de Helipuertos (Doc 9261)
2KK	Manual de Sistema de Guía y Control del Movimiento en la Superficie (Doc 9476)	2KK	Manual de Sistema de Guía y Control del Movimiento en la Superficie (Doc 9476)



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE		PROYECTO DE ADENDA N° 7	
2LL	Manual Sobre Sistema de Notificación de la OACI de los Choques con Aves (Doc 9332)	2LL	Manual Sobre Sistema de Notificación de la OACI de los Choques con Aves (Doc 9332)
2MM	Manual de Notificación de Accidentes/Incidentes (Doc 9156)	2MM	Manual de Notificación de Accidentes/Incidentes (Doc 9156)
2NN	Manual de Investigación de Accidentes de Aviación (Doc 6920)	2NN	Manual de Investigación de Accidentes de Aviación (Doc 6920)
2OO	Manual de Prevención de Accidentes (Doc 9422)	2OO	Manual de Prevención de Accidentes (Doc 9422)
2PP	Manual de Cartas Aeronáuticas (Doc 8697)	2PP	Manual de Cartas Aeronáuticas (Doc 8697)
2QQ	Manual del Sistema Geodésico Mundial (Doc 9674)	2QQ	Manual del Sistema Geodésico Mundial (Doc 9674)
2RR	Manual de los Servicios de Información Aeronáutica (Doc 8126)	2RR	Manual de los Servicios de Información Aeronáutica (Doc 8126)
2SS	Plan de Navegación Aérea (Doc 8733)	2SS	Plan de Navegación Aérea (Doc 8733)
2VV	Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc 9426)	2VV	Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc 9426)
2WW	Manual Sobre ensayos de radioayudas (Doc 8071)	2WW	Manual Sobre ensayos de radioayudas (Doc 8071)
2XX	Manual de Métodos Meteorológicos Aeronáuticos (Doc 8896)	2XX	Manual de Métodos Meteorológicos Aeronáuticos (Doc 8896)
2YY	Manual de métodos para la observación y la información del Alcance Visual en la Pista (Doc 9328)	2YY	Manual de métodos para la observación y la información del Alcance Visual en la Pista (Doc 9328)
2ZZ	Manual sobre Coordinación entre el Servicio de Tránsito Aéreo y El Servicio Meteorológico Aeronáutico (Doc 9377)	2ZZ	Manual sobre Coordinación entre el Servicio de Tránsito Aéreo y El Servicio Meteorológico Aeronáutico (Doc 9377)
2AAA	Reglamento del Aire y los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc 4444)	2AAA	Reglamento del Aire y los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc 4444)
2BBB	Manual sobre Procedimientos para la Inspección, Certificación y Supervisión Permanente de las Operaciones (Doc 8335)	2BBB	Manual sobre Procedimientos para la Inspección, Certificación y Supervisión Permanente de las Operaciones (Doc 8335)

316. La propuesta de modificación del Numeral 3.2 del Anexo 14 consiste en incluir el Anexo 19 de la OACI al presente listado de normas aplicables a la aviación peruana.

SUSTENTO DE LAS PARTES

317. Las Partes no han remitido sustento respecto a la presente modificación.

ANÁLISIS DE OSITRAN

318. El Anexo 19 de la OACI es aplicable desde el mes de noviembre de 2013 y norma aspectos relacionados a la Gestión de la Seguridad Operacional, que son exigibles al Concesionario como operador del AIJCH.
319. Por lo tanto, se considera favorable incluir como parte de las Normas y Reglamentos de la aviación peruana, el Anexo 19 de la OACI, por tratarse de un Anexo incorporado por dicho Organismo e incluye lo más reciente en gestión de la seguridad operacional.



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

320. Eliminación del numeral 3.3:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
3.3 <i>Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos - FAA</i>	3.3 <i>Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos - FAA</i>
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
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

321. 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.

SUSTENTO DE LAS PARTES

322. La DGAC no ha remitido el sustento respecto a la eliminación de las Circulares de la FAA.

ANÁLISIS OSITRAN

323. Al respecto, este Organismo considera que debería actualizarse el listado de las Circulares de la FAA, toda vez que estos se aplican, por ejemplo, para el diseño de los pavimentos y para las especificaciones técnicas de construcción de elementos del lado aire.

324. Por lo tanto, por tratarse de un tema sobre el desarrollo de la infraestructura del lado aire del aeropuerto, consideramos que el presente numeral no debe eliminarse, sino más bien actualizarse, correspondiendo a la DGAC definir las Circulares de la FAA que resulten aplicables.

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

325. Modificación del numeral 3.4:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
3.4 <i>Recomendaciones IATA</i>	3.4 <i>Recomendaciones IATA</i>
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>
4B Manual de Manejo Aeroportuario	4B Manual de Manejo Aeroportuario

326. La propuesta de modificación del Numeral 3.4 del Anexo 14 limita la aplicación de las recomendaciones IATA, a aquellas que corresponden al nivel de servicio óptimo.



SUSTENTO DE LAS PARTES

327. La Partes no han remitido el sustento respecto a la modificación propuesta.

ANÁLISIS DE OSITRAN

328. El numeral 3.4 incluye la normatividad aplicable para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, referido a las recomendaciones IATA.
329. El Manual ADRM de la IATA proporciona recomendaciones para la planificación, diseño y operación de toda la infraestructura aeroportuaria, no limitándose a lo recomendado para al nivel de servicio óptimo¹¹, razón por la cual, a fin de ser consistente con los señalado en la propuesta de modificación del numeral 1.1 del Anexo 14, consideramos desfavorable la precisión realizada respecto al nivel óptimo de la IATA. Sin embargo, si consideramos necesario precisar que debe utilizarse la última edición de manual ADRM o el que la sustituya. Por lo tanto, proponemos la siguiente redacción:

"La edición 10 del Manual de Referencia de Desarrollo Aeroportuario o el que lo sustituya."

➤ Propuesta de Modificación del numeral 3.7 del Anexo 14 del Contrato de Concesión

330. Eliminación del numeral 3.7:58

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
3.7 Normas de Planificación y Diseño de Aeropuertos y Otros Edificios Públicos	3.7 Normas de Planificación y Diseño de Aeropuertos y Otros Edificios Públicos
7A Planning & Design of Airports, Robert Horonjeff y Francis X. McKelvey	7A Planning & Design of Airports, Robert Horonjeff y Francis X. McKelvey
7B Americans with Disabilities Act (ADA)	7B Americans with Disabilities Act (ADA)
7C Transport Canada Standards	7C Transport Canada Standards
7D Airport Engineering, Norman Ashford & Paul H. Wright	7D Airport Engineering, Norman Ashford & Paul H. Wright
7E Airports and The Disabled, Airport Association Council International (AACI)	7E Airports and The Disabled, Airport Association Council International (AACI)

331. Sobre el particular, se considera procedente la eliminación de las Normas de Planificación, toda vez que las mismas ya se encuentran contenidas en las Leyes Aplicables y en aquella normativa internacional dictada por la OACI y la IATA, según se especifica en la propuesta de modificación del numeral 3.1 del Anexo 14.



¹¹ Los niveles de servicio se encuentran regulado en el capítulo 3.4.4 del ADRM décima versión.

➤ **Propuesta de Eliminación de la Matriz de Normas Mínimas del Anexo 14 del Contrato de Concesión**

332. Eliminación de Matriz de las Normas Mínimas Requeridas:59

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 7
MATRIZ DE LAS NORMAS MÍNIMAS REQUERIDAS PARA LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS Y EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA	MATRIZ DE LAS NORMAS MÍNIMAS REQUERIDAS PARA LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS Y EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA
Introducción La matriz de los servicios y operaciones de la aviación civil peruana y normas requeridas (adjunta) ha sido preparada para poder identificar con claridad los servicios y operaciones de aviación suministrados en el Aeropuerto y sus normas operacionales mínimas aplicables y la interacción entre las operaciones de navegación aérea a cargo de CORPAC S.A. y las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario. Específicamente la matriz comprende: la definición de las normas mínimas requeridas para las operaciones aeroportuarias, a cumplir por el Concesionario.	Introducción La matriz de los servicios y operaciones de la aviación civil peruana y normas requeridas (adjunta) ha sido preparada para poder identificar con claridad los servicios y operaciones de aviación suministrados en el Aeropuerto y sus normas operacionales mínimas aplicables y la interacción entre las operaciones de navegación aérea a cargo de CORPAC S.A. y las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario. Específicamente la matriz comprende: la definición de las normas mínimas requeridas para las operaciones aeroportuarias, a cumplir por el Concesionario.

333. La modificación propuesta elimina la totalidad de la Matriz de Matriz de las Normas Mínimas Requeridas para las Operaciones Aeroportuarias y el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria.

SUTENTO DE LAS PARTES

334. Las Partes no han remitido sustento respecto a la presente modificación.

ANÁLISIS DE OSITRAN

335. La presente matriz relaciona los servicios y operaciones que se llevan a cabo en el AIJCH, con la normatividad que resulta aplicable en cada caso. De esta manera, se incluyen en dicha matriz tanto los servicios a cargo del Concesionario como aquellos a cargo de CORPAC, sin hacer distinción de las responsabilidades en cada caso¹².

336. Por lo tanto, considerando que existe normatividad específica que regula la actividad de CORPAC respecto a los servicios de aeronavegación que presta en el AIJCH, los cuales son supervisados por la DGAC, y que para el caso de las actividades del Concesionario LAP, en cada RTM del Anexo 14 se encuentra especificado la normatividad aplicable, la opinión de OSITRAN respecto a la presente eliminación es favorable.

¹² El Apéndice 1 del Anexo 3 realiza la distinción de los servicios a cargo de CORPAC y del Concesionario en el AIJCH.

CONCLUSIONES

La propuesta contempla la modificación de 59 requisitos técnicos mínimos del Anexo 14 del Contrato de Concesión. En el presente documento se ha realizado un análisis de cada propuesta en función al sustento remitido tanto por el Concedente, a través de la DGAC, como por el Concesionario; asimismo se ha analizado para cada uno de los cambios propuestos, la normatividad nacional vigente en la materia y las recomendaciones vertidas por entes internacionales especializados en el diseño y operación de aeropuertos, como son la OACI, IATA y la FAA.

De los 59 requisitos técnicos mínimos evaluados, se ha emitido opinión favorable respecto a 48 propuestas de modificaciones, como producto de las distintas coordinaciones de trabajo sostenidas con las Partes y este Organismo Regulador.

Para el proceso de revisión de la propuesta de modificación del Anexo 14, se tomaron en cuenta los siguientes criterios:

- El Anexo 14 se encuentra desfasado, toda vez que incluyen requisitos técnicos mínimos para el Periodo Inicial, los cuales ya fueron superados al haberse culminado el 31 de diciembre de 2008 dicho Periodo, por lo que se considera procedente su eliminación.
- Se deben eliminar referencias respecto a otros aeropuertos (Aeropuerto Internacional de Miami) o centros comerciales (Centro Comercial Jockey Plaza), debido a que dichas referencias datan del año 2000, habiéndose producido muchos cambios en la industria y en la tecnología, además de resultar imprecisos en cuanto a calidad de los sistemas.
- Existen requisitos técnicos mínimos, como por ejemplo el número de calles de salida rápida, que ya se encuentran regulados en la normatividad en materia de infraestructura aeroportuaria (OACI, IATA y nacional) y cuya determinación en cuanto a cantidad y dimensiones obedecen a un análisis de distintos factores, como son principalmente, la proyección de la demanda, la flota de aeronave prevista, la capacidad del tránsito aéreo y otras condiciones locales. El análisis y los estudios respectivo se presentarán como parte del Planes Maestros de Desarrollo del AIJCH y se actualizará periódicamente.
- Se resalta la importancia de contar con un Plan Maestro actualizado, toda vez que el último aprobado por la DGAC data del año 2008, por lo cual ya se encuentra desfasado respecto a la evolución que ha tenido la demanda en el AIJCH. En ese aspecto, las partes han incluido en el numeral 1.26 del Anexo 14 que el Plan Maestro será automáticamente actualizado con la aprobación del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto por parte de la DGAC, y que la primera actualización se daría 3 años después de culminadas las obras y las subsiguientes actualizaciones tendrían una periodicidad de 5 años.

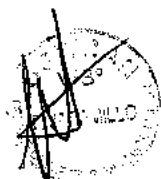
Respecto a la adopción de criterios de planificación del terminal de pasajeros, debería adoptarse la normatividad del Manual IATA – Airport Development Reference Manual, Décima Edición y normatividad nacional como la correspondiente a INDECI, el Reglamento Nacional de Edificaciones, el Código Nacional de Electricidad, entre otros que resulten parte de las Leyes Aplicables, considerando siempre el parámetro más exigente.



- Asimismo, para emitir opinión favorable respecto de aquellos requisitos técnicos mínimos referidos a seguridad operacional, seguridad de la aviación y ayudas a la aeronavegación (CORPAC), se ha tenido en cuenta el sustento remitido por la DGAC, por ser la autoridad aeronáutica encargada de regular y supervisar su cumplimiento.

Los Requisitos técnicos mínimos respecto a los cuales se ha emitido opinión desfavorable son los siguientes:

- Numeral 1.16 - Sistema de iluminación del Campo Aéreo:** consideramos que el presente RTM debe eliminarse debido a que las luces que allí se listan son responsabilidad de CORPAC según el Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión y no son parte de las obligaciones del Concesionario asignadas mediante Contrato de Concesión.
- Eliminación del Numeral 1.19 - Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves:** Consideramos que los requisitos de capacidad del sistema de pistas no deben ser eliminados, sino más bien actualizados, a través de un estudio de capacidad ATS (Servicio de Tráfico Aéreo) y un estudio de capacidad aeroportuaria. Una vez definidos estos requerimientos, pasarán a ser parte de las obligaciones del Concesionario, en lo que corresponda según sus responsabilidades como explotador de aeródromo, y serán supervisados por OSITRAN.
- Modificación del Numeral 1.20 - Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas):** se propone modificar la forma de determinar el número de posiciones de contacto requerido, respecto a lo cual debemos señalar que el sustento remitido por las Partes es incompleto, además de no haberse realizado el análisis requerido por el Regulador en las reuniones de coordinación previa, a fin de sustentar que el cambio propuesto no implique una disminución en el nivel de confort o calidad de servicios a los pasajeros durante el embarque/desembarque y la eficiencia en las operaciones aéreas respecto a la propuesta inicial.
- Modificación del Numeral 1.22.1.A.2 - Objetivos del Diseño de Terminales, Distancia Máxima Recorrida por un Pasajero:** consideramos desfavorable considerar que la distancia máxima de recorrido de un pasajero sin ayuda mecánica de 300 m., se limite sólo al desplazamiento de pasajeros en el espigón del edificio terminal, toda vez que no recoge la recomendación de la IATA en su manual ADRM 10ma edición, el cual señala que la distancia máxima de 300 m. se aplica a cualquier recorrido lineal que se de en la terminal.
- Eliminación del Numeral 1.22.2.C - Veredas frontales del Edificio del Terminal:** ante la falta de sustento de las Partes, quienes 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, consideramos que el RTM de ancho de vereda de 6.1 m. debe mantenerse.
- Eliminación del Numeral 1.30 - Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario:** las Partes no han remitido sustento respecto a la presente eliminación, por lo que, considerando la importancia de contar con lineamientos básicos sobre la forma de cómo el Concesionario someterá sus planes comerciales, administrativos, de negocios y de mantenimiento aeroportuario, el Regulador es de la opinión que se mantenga el presente numeral.



- g) **Eliminación del Numeral 1.31 - Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP):** las Partes no han remitido sustento respecto a la presente eliminación, por lo que, considerando que el presente numeral tiene como objetivo establecer el marco sobre el cual se desarrollará y gestionará el plan de inversiones, el Regulador es de la opinión que se mantenga el presente numeral.
- h) **Modificación del Numeral 2.1 - Instalaciones Aeroportuarias:** El Concesionario propone eliminar como parte de las instalaciones del AIJCH el término "Jardines/grass – lado tierra y lado aire", mientras que el Concedente propone incluir sólo "jardinería y grass". Al respecto, considerando que en el numeral 1.25 del Anexo 14 se establece el tipo de tratamiento que tendrán las áreas operacionales y el numeral 2.2 establece los requisitos de calidad para las otras áreas del aeropuerto sin necesidad operacional, este Organismo acoge la propuesta del Concedente.
- i) **Eliminación del Numeral 3.3 - Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos – FAA:** Las Partes no remiten sustento sobre la presente propuesta. Al respecto, consideramos que debería actualizarse el listado de las Circulares de la FAA, toda vez que estos viene siendo aplicados para la construcción y diseño de pavimentos de los aeropuertos; no obstante, por tratarse de un tema sobre el desarrollo de la infraestructura del lado aire del aeropuerto, consideramos que debe ser la DGAC quien defina sobre la pertinencia de eliminar o actualizar las recomendaciones de la FAA.
- j) **Modificación del Numeral 3.4 - Recomendaciones IATA:** la propuesta elimina el total de las recomendaciones IATA, precisando sólo aquellas referidas al nivel de servicio óptimo, por lo que considerando 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, consideramos desfavorable la propuesta formulada.



ANEXO II

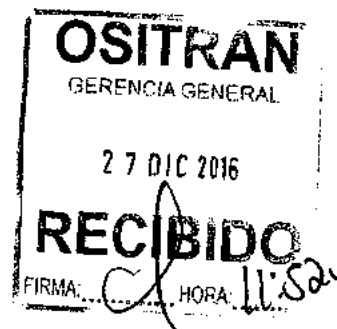
Para: **OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS**
Gerente General

De: **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto: Oficio N° 4773-2016-MTC/25

Fecha: 23 de diciembre de 2016.



I. OBJETIVO

1. Dar atención al documento de la referencia, mediante el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC o Concedente), solicita a OSITRAN evalúe las propuestas de modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; presentadas por Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario) ante el MTC. Ello, con el fin de ofrecer elementos de juicio que le sirvan al MTC para determinar los términos en los que las propuestas de LAP pueden ser incluidas en el proyecto de Adenda 7, que el MTC remitirá para opinión previa de las entidades del Estado a que se refiere la Ley de Asociaciones Público-Privadas.

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 14 de febrero de 2001, el MTC y LAP suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. A través de Carta LAP-GRE-C-2016-00603 de fecha 1 de diciembre de 2016, dirigida al Concedente, LAP remitió su solicitud de modificación del Contrato de Concesión (Adenda N° 7).
4. Mediante el Oficio Múltiple N° 0040-2016-MTC/25, recibido por OSITRAN con fecha 02 de diciembre de 2016, la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC remitió a OSITRAN para conocimiento, el proyecto de Adenda N° 7 del Contrato de Concesión, presentado por el Concesionario. En el mismo documento, el MTC convocó a Reuniones de Evaluación Conjunta a realizarse los días 05 y 06 de diciembre de 2016 para iniciar el procedimiento de modificación contractual.
5. En la primera reunión de evaluación conjunta, realizada el 05 de diciembre de 2016, participaron el MTC, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y OSITRAN. En dicha reunión el MTC expuso su posición sobre los temas incorporados en la propuesta de Adenda de LAP, y las demás entidades del Estado expresaron sus opiniones técnicas, en el marco del proceso de evaluación conjunta a que se refiere la normatividad de APP's.



6. El día 07 de diciembre de 2016, se realizó la segunda reunión de evaluación conjunta, en la que se abordaron las distintas propuestas de modificación planteadas por el Concesionario, incluyendo las vinculadas con aspectos tarifarios. Asimismo, el MTC explicó su propuesta alternativa de proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión. Respecto a las modificaciones planteadas por LAP a los aspectos tarifarios, el MTC planteó la incorporación de un mecanismo de estabilización de ingresos distinto al propuesto por LAP, para tal efecto, solicitó a OSITRAN que formule recomendaciones técnicas que le permitan decidir los términos en los que dicho tema podría ser incorporado finalmente al proyecto de Adenda que se remitiría a las entidades del Estado, con el objetivo de que emitan sus opiniones institucionales en el marco de la normativa sobre Asociaciones Público-Privadas.
7. Mediante el Oficio N° 4773-2016-MTC/25, recibido por OSITRAN con fecha 12 de diciembre de 2016, la Dirección General de Concesiones en Transporte del MTC solicitó a OSITRAN que analice la propuesta presentada por LAP para la modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, tomando en cuenta adicionalmente, las opiniones que sobre el particular se expresaron en las reuniones de evaluación conjunta.
8. Mediante "Acta de acuerdos en la etapa de trato directo de la controversia relacionada al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" suscrita el 20 de diciembre de 2016, y en aplicación de la cláusula 5.8 del Contrato de Concesión, el MTC y el LAP acordaron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por diez (10) años adicionales al plazo establecido en la cláusula 3.1. del referido Contrato.

III. ANÁLISIS

9. A efectos de dar atención al documento de la referencia y teniendo en cuenta el Acta de Evaluación Conjunta de fechas 05 y 07 de diciembre de 2016, el presente Informe abordará los siguientes aspectos:

III.1. Cuestión Previa

III.2 Proyecto de Adenda N° 7 presentado por LAP al MTC conteniendo aspectos tarifarios.

III.3. Consideraciones finales

III.1. Cuestión Previa

18. Al respecto, conforme al numeral 22.3¹ del artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1224, Ley Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privada y Proyectos en activos (en lo sucesivo, Ley de APP's) y el artículo 57.1 de su Reglamento²,

¹ "Artículo 22.- Modificaciones contractuales (...)

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."

² "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."

aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF; 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. 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.

19. En atención a lo anterior, a través del presente informe se remite al MTC la información técnica de análisis que ha solicitado, para ilustrar su proceso de toma de decisión respecto a lo que decidirá que forme o no parte del proyecto de Adenda N° 7, en el marco del proceso de negociación de la adenda que se encuentra bajo su responsabilidad.
20. Teniendo en cuenta lo indicado, corresponde que la opinión técnica a que se refiere el numeral 22.3 del artículo 22 de la Ley de APP's, sea emitida una vez que el MTC cumpla con remitir formalmente a OSITRAN el texto integral de Adenda N° 7; considerando adicionalmente que, en este momento, el procedimiento de evaluación conjunta se encuentra aún en trámite. Así, una vez que concluya al procedimiento de evaluación conjunta y el MTC remita el proyecto definitivo de Adenda N° 7, OSITRAN a través de su Consejo Directivo, emitirá la opinión institucional correspondiente³.

III.2 Proyecto de Adenda N°7 presentado por LAP respecto a temas tarifarios.

21. El proyecto de Adenda propuesto por el Concesionario plantea modificar el Apéndice 2 del Anexo 5 (referido al nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario), e incluir un Apéndice 5 al Anexo 5, introduciendo unos Lineamientos Metodológicos que especifiquen y precisen los criterios técnicos que se utilizará en la revisión tarifaria correspondiente al periodo regulatorio que se inicia en el año 2019.

a) Sobre la propuesta de modificación del Apéndice 2 del Anexo 5.

i. Fundamentos de la propuesta presentada por LAP.

22. La propuesta de modificación del Apéndice 2 del Anexo 5 presentada por LAP ante el MTC se detalla en el siguiente cuadro:



³ De conformidad con el artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, y sus modificatorias.

Contrato de Concesión	Propuesta del Concesionario
ANEXO 5 APÉNDICE 2 <u>Nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario</u> (...) 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 reajustarían 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.	ANEXO 5 APÉNDICE 2 <u>Nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario</u> (...) 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 reajustarían 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. <u>Para el reajuste tarifario a aplicarse en el periodo regulatorio que se inicia en el año 2019, las partes acuerdan que las tarifas de los servicios señalados en el primer párrafo del presente Apéndice se ajustarán sólo por RPI, de tal forma de mantener los lineamientos señalados en el Anexo 5 del Contrato, el mismo que señalaba una escala tarifaria incremental durante el periodo inicial de la concesión en el que se realizaba la inversión de la segunda pista. Dicho ajuste estará vigente hasta el 31 de diciembre del año siguiente del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros.</u> <u>En los siguientes periodos regulatorios, el X será calculado por un periodo de cinco años. Para el cálculo del factor de productividad, 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 Contrato de Concesión.</u>



23. Respecto de este extremo de su propuesta de modificación, el Concesionario en su informe de sustento señala que, debido a la demora en la entrega de terrenos, no pudo realizar las mejoras obligatorias en la oportunidad contractualmente establecida y que, si se mantienen las condiciones establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5 vigente, se generarán distorsiones en la aplicación del régimen tarifario, que dificultará la obtención de financiamiento, debido a:

- Una mayor productividad, consecuencia del crecimiento sostenido del tráfico y la imposibilidad de ampliar el aeropuerto, generaría una reducción de tarifas.
- El riesgo que la totalidad de las inversiones no se reconozcan en la siguiente revisión tarifaria y el periodo de recuperación de las inversiones se amplíe.

24. De acuerdo con el sustento remitido por LAP, su propuesta se basa en que el Contrato de Concesión establece en el actual Apéndice 2 del Anexo 5, el nivel máximo de tarifas a ser aplicado durante los primeros ocho años de la Concesión, lo que permitía en el Período Inicial una predictibilidad de ingresos durante dicha etapa de la Concesión. Este esquema

estaba planteado con el objetivo de brindar al Concesionario una trayectoria conocida de tarifas que facilitara el financiamiento de las inversiones en la Etapa Inicial; y permitiera a LAP empezar a recuperar sus inversiones al poco tiempo de concluidas las mismas. Así, con la propuesta de adenda presentada, LAP pretende replicar el esquema tarifario establecido originalmente en el Contrato de Concesión para el Período Inicial (primeros ocho años de la concesión).

25. Adicionalmente, LAP señala que la demora en la entrega de los terrenos y el continuo crecimiento de la demanda generaron altos niveles de congestión en el AIJCH, lo cual los obligó a la incrementar su productividad para efectos de lograr una mejor gestión del terminal. Como consecuencia de esta mayor productividad, LAP ha estimado que, en la siguiente revisión tarifaria, que entrará en vigencia en febrero del año 2019; estaría ante un escenario de una senda incierta de ingresos, lo que señala afectará las alternativas de financiamiento del proyecto.

ii. Comentarios sobre la propuesta de modificación del Apéndice 2 del Anexo 5.

26. A pesar del compromiso del Estado de entregar los terrenos a más tardar al 30 de junio de 2017, el total de las inversiones realizadas por LAP no entrarían en operación en el período regulatorio que finaliza en febrero del 2024, con lo cual no se podrían reconocer de forma inmediata dichas inversiones. De esa manera, estas inversiones recién formarían parte de la base de activos para el cálculo del Factor de Productividad del período regulatorio que empieza en febrero de 2029. Siendo ello así, el Concesionario estaría recuperando sus inversiones luego de seis años de realizadas las mismas (en el año 2029), cuando de aplicarse el esquema original del Contrato, LAP hubiera empezado a recuperar su inversión en el segundo o tercer año de ejecución.

27. Teniendo en consideración dicha problemática, se observa que la propuesta de modificación del Apéndice 2 del Anexo 5 presenta dos (2) componentes definidos:

- a. Durante el periodo regulatorio que se inicia en el año 2019, las tarifas se incrementarán anualmente de acuerdo a la inflación americana.
- b. El periodo regulatorio tendrá una vigencia mayor a 5 años; y estará en función a la fecha en la que se finalice la ejecución del segundo terminal.

28. Respecto del primer punto, este Regulador considera que la mayor productividad y, por lo tanto, la reducción de tarifas que probablemente se registraría a partir del periodo regulatorio que se inicia en el año 2019, son factores que pueden afectar las posibilidades de financiamiento del proyecto de ampliación del AIJCH. Es importante resaltar que el monto proyectado de inversión es considerable y dada magnitud de la inversión a realizar, se considera entendible el planteamiento de LAP respecto a que requiere cierto grado de predictibilidad en el flujo de caja, con el fin de poder obtener financiamiento. En ese sentido, la propuesta planteada por LAP de garantizar una senda estable de ingresos sería una solución al problema de las condiciones de obtención -a su costo- del financiamiento por parte del Concesionario.

29. Sin embargo, es importante señalar que dicha solución implicaría trasladar los costos del incumplimiento del Estado en la entrega de terrenos a aquellos agentes que no tienen responsabilidad alguna en el problema generado, y que además no tienen una participación en el proceso de negociación de la adenda; es decir, a los usuarios de los servicios del AIJCH. Al respecto, la aplicación de la propuesta de LAP en virtud de la cual, las tarifas sólo se actualizarían por RPI, ocasionaría un incremento tarifario sostenido a



partir del año 2019, el cual se trasladaría a los usuarios del AIJCH, generándoles perjuicios que no tienen por qué asumir.

30. En ese sentido, una propuesta como la planteada por el Concesionario podría vulnerar el principio de Bienestar de los Usuarios previsto en los "Lineamientos para la interpretación y emisión de opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de Contratos de Concesión", aprobado mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN, y el "Principio de Protección de Usuarios" contenido en el Reglamento General de OSITRAN (aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias); los cuales establecen que las modificaciones de Contratos de Concesión no deberán disminuir el bienestar de los usuarios (precios, calidad, riesgos y oportunidad).
31. Siendo ello así, no se considera conveniente una modificación del Apéndice 2 del Anexo 5 en los términos planteados por LAP, en el extremo referido a la Indexación de las tarifas mediante la inflación de Estados Unidos o RPI.
32. En lo que se refiere al segundo punto, respecto a la ampliación del periodo regulatorio (vigencia mayor a 5 años), este Regulador considera que el esquema de quinquenios regulatorios establecido en el Contrato de Concesión para el "Período Remanente"⁴ dificultaría la recuperación de la inversión ejecutada en la segunda pista de aterrizaje y el segundo terminal de pasajeros.
33. En ese sentido, el MTC debería considerar que la construcción de la segunda pista debe finalizar a mediados del año 2021, mientras que la correspondiente al segundo terminal debe finalizar a principios del año 2024. Asimismo, debe tener en cuenta que el próximo quinquenio regulatorio debe iniciarse en febrero del año 2019 y concluir en enero del año 2024.
34. Siendo así, en el caso de la pista de aterrizaje, si su construcción finaliza a mediados del año 2021, las inversiones serían incorporadas en el activo de LAP en marzo del año 2022, por lo que su incorporación en la revisión tarifaria que estaría vigente a partir del año 2024 estaría garantizada, ya que OSITRAN inicia el procedimiento de cálculo un año antes (2023). No obstante, este no sería el caso del segundo terminal de pasajeros, ya que su construcción finalizaría días antes de la vigencia del periodo regulatorio que inicia en el año 2024, por lo que el Concesionario debería esperar hasta el periodo regulatorio que empieza en el año 2029 para que la inversión correspondiente recién sea incorporada en el cálculo del factor de productividad.

35. Es necesario mencionar que, en este extremo, la propuesta de LAP no perjudicaría a los usuarios de los servicios que brinda el AIJCH, dado que los beneficiaría con un periodo adicional de reducción de tarifas, como se explicará a continuación. En ese sentido, de continuar con el escenario de las revisiones tarifarias cada 5 años establecido en el Contrato de Concesión, los usuarios enfrentarían una probable reducción de tarifas en el periodo regulatorio 2019-2024, pero a partir de ese año y en los quinquenios siguientes probablemente se registraría un aumento de las tarifas de los servicios regulados.

⁴ "1.46 Periodo 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."

36. Cabe indicar que, en el escenario de la modificación planteada por el Concesionario, desde el año 2019 y quizás hasta el año 2026 los usuarios enfrentarían una reducción de tarifas. A partir del año 2026, la tendencia podría revertirse y los usuarios enfrentarían una senda creciente de tarifas.
37. De un análisis comparativo, se observa que con la modificación propuesta por LAP el usuario enfrentaría dos (2) años más de reducciones tarifarias que en el escenario de las revisiones quinquenales. Adicionalmente, se advierte que en la medida en que la demanda por los servicios que se brindan en el AIJCH continúe registrando una tendencia creciente, el incremento tarifario vigente a partir del año 2026 sería menor con la modificación propuesta por LAP.
38. En tal sentido, por las razones señaladas anteriormente, estas gerencias consideran que sería viable la modificación del Apéndice 2 del Anexo 5 planteada por LAP, en el extremo referido a la ampliación del periodo regulatorio. Sin perjuicio de ello, se reitera que sólo cuando OSITRAN reciba formalmente el texto integral de Adenda N° 7 que haga suyo el MTC, corresponderá al Consejo Directivo de OSITRAN aprobar la opinión técnica que los órganos de línea elaboren sobre la propuesta de adenda que remita en su oportunidad el Concedente, conforme al marco legal vigente.

b) Sobre la propuesta de inclusión de un Apéndice 5 al Anexo 5

i. Fundamentos de la propuesta presentada por LAP

39. El Concesionario ha propuesto la inclusión de un Apéndice 5 en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, plantea que dicho Apéndice contenga unos lineamientos metodológicos que se utilizarían en las revisiones tarifarias para el cálculo del factor de productividad. Concretamente, la propuesta presentada por LAP es la siguiente:

Contrato de Concesión	Propuesta del Concesionario
ANEXO 5 (...)	ANEXO 5 APÉNDICE 5: Lineamientos metodológicos <i>Para el caso del factor de productividad, el OSITRAN seguirá los siguientes lineamientos metodológicos en el cálculo del factor de productividad.</i> 1. Criterios generales • Se utilizará la productividad total de factores o el enfoque primal. • Se utilizará el enfoque single till. • Para la agregación de los productos e insumos se utilizará el índice de Fisher. • La información que se considerará para el cálculo del factor de productividad será la correspondiente desde el año 2001 hasta el año anterior al que se efectúe el cálculo correspondiente. • El factor de productividad se calculará para el Concesionario sobre la base de la fórmula de 4 componentes de Bernstein y Sappington (1999).



Contrato de Concesión	Propuesta del Concesionario
ANEXO 5 (...)	II. Criterios específicos II.1. Productividad de la empresa II.1.1 Producto Para el cálculo del índice de producto se seguirán los siguientes criterios: • La unidad de medida de cada uno de los servicios corresponderá a las unidades de venta de los mismos. En aquellos casos en los que las unidades de venta no sean fácilmente identificables (publicidad, por ejemplo), se utilizará una proxy. • El ingreso de cada uno de los servicios debe excluir impuestos, tasas, contribuciones, entre otros. II.1.2. Insumos Para el cálculo del índice de insumos estos se categorizarán en 3 tipos: mano de obra, productos intermedios y capital. II.1.2.1. Mano de obra Para el tratamiento de la mano de obra se utilizarán los siguientes criterios: • La cantidad de mano de obra corresponderá a las horas trabajadas por la fuerza laboral que emplea el Concesionario (incluida en su planilla). • El gasto laboral que se utilizará en el tratamiento del insumo mano de obra incluirá no sólo sueldos y salarios, sino también contribuciones sociales, AFP, otros gastos de personal y participación de trabajadores. II.1.2.2. Productos intermedios Para el tratamiento de los productos intermedios se utilizarán los siguientes criterios: • El gasto en productos intermedios corresponderá al gasto consignado en las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario, excluyendo amortización y depreciación, gastos de personal, fee pagado al operador del aeropuerto pero sí se considerará el gasto relacionado a las gerencias del Concesionario que aporta Fraport (de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión). • La cantidad de productos intermedios se obtendrá deflactando la serie de gasto señalada anteriormente por el Índice de Precios al Consumidor Ajustado por la exclusión de los siguientes rubros: productos agropecuarios; pesca marítima y continental; alimentos y bebidas; tabaco; productos textiles, prendas de vestir y pieles; y productos de cuero y calzado. Posteriormente, este índice se corrige por la variación de tipo de cambio. III.1.2.3. Capital Para el tratamiento del capital se utilizarán los siguientes criterios:



- El stock de capital del Concesionario que se utilizará en el tratamiento del insumo capital excluirá las obras en curso y el activo "terrenos".
- El stock de capital del Concesionario se recalculará sobre la base de la fórmula del inventario perpetuo, utilizando para ello la inversión acumulada, las adiciones y las tasas de depreciación registrados en los Estados Financieros de la empresa.
- El stock de capital del Concesionario se indexará anualmente al IPC de EEUU.
- Las cantidades de capital se obtendrán deflactando la serie de stock de capital promedio por el Índice de Precio al por Mayor Ajustado por la exclusión de los siguientes rubros: productos agropecuarios; pesca marítima y continental; alimentos y bebidas; tabaco; productos textiles, prendas de vestir y pieles; y productos de cuero y calzado. Posteriormente, este índice se corrige por la variación de tipo de cambio.
- Para obtener el precio del capital se utilizará la fórmula que Christensen Associates propuso para la primera revisión tarifaria de Telefónica del Perú.
- El costo de oportunidad que forma parte del precio del capital se obtendrá mediante el modelo CAPM, con una periodicidad anual.
- En el caso específico del costo deuda, esta se debe estimar en función de la deuda existente y se calcula el costo "all in" que incorpora todos los costos incurridos por LAP para financiar el programa de inversiones.

11.2. Productividad de la economía

La Productividad Total de Factores de la economía será determinada con base a las estimaciones efectuadas y disponibles por The Conference Board y/o alguna referencia de entidades especializadas de alto prestigio, como por ejemplo el Banco Central de Reserva del Perú. Para los periodos en que dicha información no esté disponible, el Organismo Regulador efectuará la estimación respectiva.

11.3. Índice de precios de los insumos de la empresa
El índice de precios de la empresa se obtendrá con la misma información que la productividad total de factores de la empresa.

11.4. Índice de precios de los insumos de la economía

Para la estimación del índice de precios de los insumos de la economía, el OSITRAN considerará el indicador más idóneo generado por entidades como el INEI y/o el MINTRA, siempre y cuando contenga el precio de los principales insumos como capital y trabajo. En caso dichas entidades no proporcionen dicho indicador; el OSITRAN realizará las estimaciones correspondientes para el cálculo de dicho componente.



40. De lo reseñado, se advierte que la propuesta del Concesionario de inclusión de un Apéndice 5 al Anexo 5, contiene dos extremos:
- a. La inclusión de criterios generales para el cálculo del factor de productividad.
 - b. La inclusión de criterios específicos para el tratamiento de los factores productivos.
41. Con relación a los criterios generales, la propuesta de LAP plantea aspectos metodológicos a emplear, como son el enfoque primal, el de *single till*, el marco teórico, así como el período de la información a emplear en el cálculo del factor de productividad.
42. Respecto a los criterios específicos, la propuesta de LAP define la forma de cálculo de los distintos componentes del factor de productividad, como son la determinación del índice de precios de la economía, el índice de precios de la empresa, la productividad de la economía y principalmente, los componentes para la estimación de la productividad de la empresa.
43. Sobre ello, el Concesionario ha señalado que la utilización de estos lineamientos por parte del Regulador permitirán tener certeza respecto a la forma de estimación de los nuevos niveles tarifarios, lo que generará una mayor predictibilidad respecto a los ingresos futuros de la Concesión, contribuyendo a hacer más factible el financiamiento del proyecto.

ii. Comentarios respecto a la inclusión de un Apéndice 5 al Anexo 5

44. Con relación a la propuesta de inclusión del Apéndice 5 del Anexo 5 planteada por el Concesionario, se advierte que la misma guarda concordancia con la mayor parte de criterios y metodologías utilizados por OSITRAN en anteriores pronunciamientos relacionados a la determinación del Factor de Productividad⁵. De esta forma, el apéndice propuesto puede ofrecer predictibilidad al Concesionario y a los usuarios respecto a la forma de determinación del aspecto tarifario, en un escenario en que el Concesionario deberá obtener montos considerables de financiamiento para el desarrollo de la Fase III.
45. En ese sentido, consideramos que sería viable establecer unos Lineamientos que generen un grado aún mayor de predictibilidad al Concesionario y los usuarios sobre las decisiones del Regulador en materia tarifaria. No obstante, ellos deben guardar concordancia con los anteriores pronunciamientos de OSITRAN respecto del cálculo del Factor de Productividad y sólo deben estar vigentes durante la etapa de inversiones que realizará el Concesionario.
46. En términos generales, los referidos Lineamientos no ofrecen inconsistencias técnicas, con excepción de dos puntos referidos a la forma de cálculo del Capital (numeral III.1.2.3 de la propuesta de Apéndice 5), en lo relativo a:
- a. El stock de capital del Concesionario se indexará anualmente a la inflación americana.
 - b. El costo deuda debe estimarse en función al costo "all in" que incorpora todos los costos incurridos por LAP para financiar el programa de inversiones.

⁵ Ninguno de los cuales 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.

47. Sobre el particular, los criterios propuestos por el Concesionario no han sido utilizados por el Regulador en ninguno de los procedimientos tarifarios realizados en el AIJCH (que nunca han sido impugnados por LAP), así como tampoco en otro tipo de infraestructuras. Al respecto, debemos señalar que la negociación de una adenda no debe ser utilizada de ninguna manera para generar cambios en las metodologías de fijación tarifaria, cuya determinación es una función exclusiva y excluyente de OSITRAN y cuyo marco normativo regulatorio permite la participación institucionalizada de los usuarios, con unos mecanismos de consulta pública de los que carecen por el momento los procesos de renegociación de contratos. Los cambios a las metodologías de fijación tarifaria sólo pueden ser abordados en el marco y en aplicación del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, que cuenta con disposiciones sobre transparencia y publicidad de las decisiones del Regulador sustancialmente exigentes (y con los que no cuenta el Concedente), a fin de garantizar que todos los interesados puedan participar de manera efectiva, especialmente los usuarios del servicio regulado.
48. En tal sentido, por las razones señaladas anteriormente, estas Gerencias consideran que no es técnicamente sustentable la inclusión en el Apéndice 5 del Anexo 5 planteada por LAP, del extremo referido al cálculo del factor capital. Sin perjuicio de ello, se reitera que solo cuando OSITRAN reciba formalmente el texto integral de la Adenda N° 7, que haga suyo el MTC, corresponderá al Consejo Directivo de OSITRAN aprobar la opinión técnica que los órganos de línea elaboren sobre la propuesta de adenda que remita en su oportunidad el Concedente, conforme al marco legal vigente.

III.2 Consideraciones finales

49. Teniendo en cuenta el análisis efectuado, así como la revisión del sustento presentado por LAP, queda claro que los cambios propuestos por éste buscan mejorar las posibilidades de financiamiento del proyecto, para lo cual, LAP solicita un mecanismo que garantice predictibilidad en la senda de sus ingresos.



50. Al respecto, debe tenerse presente que la necesidad de modificar el Contrato de Concesión es consecuencia de los reiterados incumplimientos del Concedente en la entrega de terrenos, los cuales han retrasado la ejecución de las inversiones, tal como el propio MTC ha reconocido en el marco de las reuniones de evaluación conjunta.

51. En ese contexto, y sin perjuicio de la evaluación integral y del sustento que en su momento deberá proporcionar el MTC para sustentar el proyecto integral de Adenda N° 7 que apruebe, y respecto del cual requiera formalmente la opinión institucional correspondiente de nuestro Consejo Directivo, en atención al requerimiento formulado por el MTC a través del Oficio N° 4773-2016-MTC/25; consideramos que los términos en los cuales se planteará la redacción de las cláusulas tarifaria materia de modificación, deberán tomar en cuenta los siguientes puntos, a fin de no afectar el bienestar de los usuarios:



- La forma de cálculo del factor de productividad;
 - El período regulatorio;
 - La propuesta de inclusión de Lineamientos Metodológicos en un Apéndice 5, con excepción del cálculo del factor capital.
52. Respecto al primer punto, referido a la forma de cálculo del factor de productividad, tal como se ha señalado en el primer acápite del presente informe, no resultaría viable la

propuesta de LAP respecto a la modificación del Apéndice 2 del Anexo 5 en el extremo referido a la Indexación de las tarifas mediante la inflación de Estados Unidos o RPI, por lo que se considera que el MTC debería evaluar la incorporación de siguiente redacción en el proyecto final de Adenda N° 7:

"A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de las tarifas de TUUA nacional e internacional, del aterrizaje/despegue nacional e internacional, del estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, del uso de puentes de abordaje y del uso de instalaciones de carga se aplicará a 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 periodo de cinco años.

Para el reajuste tarifario a aplicarse en el periodo 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 periodo, 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.

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."

53. En relación a este punto, conforme a lo que ha sido una política expresada reiteradamente por OSITRAN, estas Gerencias consideran que los usuarios no deben verse afectados por el incremento de tarifas originados en incumplimientos atribuidos al Concedente. En ese sentido, el MTC debe considerar el mantener el mecanismo actual establecido en el Contrato de Concesión, es decir, que las tarifas se actualicen por RPI-X.



54. Con relación al segundo punto, en el texto propuesto por LAP se incluye la ampliación del periodo regulatorio, que tal como se explicó anteriormente no generaría perjuicios a los usuarios, dado que estos se beneficiarían de la reducción de tarifas hasta por dos años adicionales, y permitiría que una vez ejecutadas las inversiones por parte del Concesionario, el impacto del incremento tarifario a partir del 2026 sea menor. No obstante, se propone al MTC cambios de redacción, a efectos de especificar la fecha final de la ampliación del periodo regulatorio.



55. Respecto al tercer punto, en relación a la inclusión de Lineamientos Metodológicos en un Apéndice 5, el MTC debería evaluar la siguiente redacción:

"Lineamientos metodológicos

Para el caso del factor de productividad que estará vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación de del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, y exclusivamente para este caso, el OSITRAN seguirá los siguientes lineamientos metodológicos en el cálculo del factor de productividad.

II. Criterios generales

- Se utilizará la productividad total de factores o el enfoque primal.
- Se utilizará el enfoque single till.
- Para la agregación de los productos e insumos se utilizará el índice de Fisher.

- La información que se considerará para el cálculo del factor de productividad será la correspondiente al periodo 2001-2017.
- El factor de productividad se calculará para el Concesionario sobre la base de la fórmula de 4 componentes de Bernstein y Sappington (1999).

III. Criterios específicos

II.1. Productividad de la empresa

II.1.1 Producto

Para el cálculo del índice de producto se seguirán los siguientes criterios:

- La unidad de medida de cada uno de los servicios corresponderá a las unidades de venta de los mismos. En aquellos casos en los que las unidades de venta no sean fácilmente identificables (publicidad, por ejemplo), se utilizará una proxy.
- El ingreso de cada uno de los servicios debe excluir impuestos, tasas, contribuciones, entre otros.

II.1.2. Insumos

Para el cálculo del índice de insumos estos se categorizarán en 3 tipos: mano de obra, productos intermedios y capital.

II.1.2.1. Mano de obra

Para el tratamiento de la mano de obra se utilizarán los siguientes criterios:

- La cantidad de mano de obra corresponderá a las horas trabajadas por la fuerza laboral que emplea el Concesionario (incluida en su planilla).
- El gasto laboral que se utilizará en el tratamiento del insumo mano de obra incluirá no sólo sueldos y salarios, sino también contribuciones sociales, AFP, otros gastos de personal y participación de trabajadores.

II.1.2.2. Productos intermedios

Para el tratamiento de los productos intermedios se utilizarán los siguientes criterios:

- El gasto en productos intermedios corresponderá al gasto consignado en las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario, excluyendo amortización y depreciación, gastos de personal, fee pagado al operador del aeropuerto pero sí se considerará el gasto relacionado a las gerencias del Concesionario que aporta Fraport (de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión).
- La cantidad de productos intermedios se obtendrá deflactando la serie de gasto señalada anteriormente por el Índice de Precios al Consumidor Ajustado por la exclusión de los siguientes rubros: productos agropecuarios; pesca marítima y continental; alimentos y bebidas; tabaco; productos textiles, prendas de vestir y pieles; y productos de cuero y calzado. Posteriormente, este índice se corrige por la variación de tipo de cambio.

III.1.2.3. Capital

Para el tratamiento del capital se utilizarán los siguientes criterios:

- El stock de capital del Concesionario que se utilizará en el tratamiento del insumo capital excluirá las obras en curso y el activo "terrenos".
- El stock de capital del Concesionario se recalculará sobre la base de la fórmula del inventario perpetuo, utilizando para ello la inversión acumulada, las adiciones y las tasas de depreciación registrados en los Estados Financieros de la empresa.
- El stock de capital del Concesionario se indexará anualmente al IPC de EEUU.
- Las cantidades de capital se obtendrán deflactando la serie de stock de capital promedio por el Índice de Precio al por Mayor Ajustado por la exclusión de los siguientes rubros: productos agropecuarios; pesca marítima y continental; alimentos y bebidas; tabaco; productos textiles, prendas de vestir y pieles; y productos de cuero y calzado. Posteriormente, este índice se corrige por la variación de tipo de cambio.
- Para obtener el precio del capital se utilizará la fórmula que Christensen Associates propuso para la primera revisión tarifaria de Telefónica del Perú.



- El costo de oportunidad que forma parte del precio del capital se obtendrá mediante el modelo CAPM, con una periodicidad anual. En el caso específico del costo de deuda, esta se debe estimar en función a la deuda existente y se calcula como el costo "all in" que incorpora todos los costos incurridos por LAP para financiar el programa de inversiones.

II.2. Productividad de la economía

La Productividad Total de Factores de la economía será determinada con base a las estimaciones efectuadas y disponibles por The Conference Board y/o alguna referencia de entidades especializadas de alto prestigio, como por ejemplo el Banco Central de Reserva del Perú. Para los periodos en que dicha información no esté disponible, el Organismo Regulador efectuará la estimación respectiva.

II.3. Índice de precios de los insumos de la empresa

El índice de precios de la empresa se obtendrá con la misma información que la productividad total de factores de la empresa.

II.4. Índice de precios de los insumos de la economía

Para la estimación del índice de precios de los insumos de la economía, el OSITRAN considerará el indicador más idóneo generado por entidades como el INEI y/o el MINTRA, siempre y cuando contenga el precio de los principales insumos como capital y trabajo. En caso dichas entidades no proporcionen dicho indicador, el OSITRAN realizará las estimaciones correspondientes para el cálculo de dicho componente."

56. Como se señaló anteriormente, estas gerencias consideran viable establecer lineamientos metodológicos que permitan generar aún mayor predictibilidad en materia tarifaria, tanto al Concesionario como a los usuarios. En tal sentido, el texto sometido a consideración del MTC busca guardar concordancia con los pronunciamientos previos de OSITRAN, respecto del cálculo del Factor de Productividad, señalando que los mismos sólo deben estar vigentes durante la etapa de inversiones que realizará el Concesionario.
57. En ese sentido, se considera viable la inclusión del Apéndice 5 del Anexo 5 planteada por LAP, salvo el extremo referido al cálculo del factor capital, por lo cual, en el texto elaborado por estas Gerencias y sometido a consideración del MTC, se ha retirado la indexación anual del capital por el IPC de EEUU y se precisa que el costo de oportunidad, utilizado para estimar el precio del capital, se determinará mediante el modelo CAPM, de acuerdo a los anteriores pronunciamientos realizados por el Regulador.
58. Finalmente, debemos reiterar, tal como ya se adelantó en las reuniones de evaluación conjunta, que no debe introducirse en el texto del proyecto integral de Adenda N° 7 modificaciones contractuales que generen perjuicios a los usuarios con incrementos tarifarios no sustentados; para lo que debe tenerse en cuenta que la función de fijación tarifaria la ejerce OSITRAN en forma exclusiva y en aplicación de su marco normativo regulatorio.
59. De otro lado, es importante indicar que de acuerdo con el Acta de Evaluación Conjunta de fecha 7 de diciembre de 2016, el MTC considera que atendiendo a la solicitud efectuada por LAP, debe evaluarse la incorporación en la adenda de un mecanismo de estabilización de ingresos, distinto al propuesto por el Concesionario.
60. Teniendo en cuenta que el Concedente hace referencia a la necesidad de incorporar un mecanismo de estabilización de ingresos, el MTC debería evaluar las consideraciones que se expresan en la siguiente propuesta de redacción, la misma que busca salvaguardar los derechos de los usuarios, dado que no les traslada los costos del incumplimiento del



Concedente; y al mismo tiempo, permite al Concesionario tener mayor predictibilidad sobre sus ingresos futuros:

"MECANISMO DE ESTABILIZACIÓN DE INGRESOS

En los meses de enero de cada año:

- El Regulador obtendrá los reportes de ingresos del año anterior de los cinco servicios regulados mediante RPI-X; TUUA nacional e internacional, aterrizaje/despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje y uso de instalaciones de carga, para determinar el ingreso real anual (IR)
- El ingreso real anual (IR) se estimará considerando los ingresos recibidos por el Concesionario después del pago a CORPAC S.A. y Pago por Retribución por cada tipo de servicio según lo establecido en el Anexo 5. Estos ingresos son los obtenidos por el Concesionario al aplicar la fórmula de ajuste tarifario RPI-X.
- El Regulador calculará el ingreso hipotético anual (IH) del Concesionario producto del ajuste de las tarifas por RPI o inflación de Estados Unidos de América. Para obtener el IH, OSITRAN deberá considerar los siguientes criterios:
 - ✓ El ajuste por RPI sólo aplicará para los servicios sujetos a regulación por factor de productividad.
 - ✓ El cálculo de los ingresos hipotéticos se realizará aplicando el RPI a las mismas tarifas de los servicios a los cuales el Concesionario aplicó la fórmula de ajuste tarifario RPI-X, dentro de cada una de las canastas reguladas definidas por OSITRAN.
 - ✓ El RPI será el mismo al aplicado por el Concesionario para el ajuste tarifario para cada uno de los servicios.
 - ✓ El primer ajuste en el año 2019 se realizará considerando como base las tarifas vigentes al 31 de diciembre del 2018,
 - ✓ Para los siguientes ajustes la base corresponderá a la tarifa ajustada por RPI del año anterior.
 - ✓ El ingreso hipotético anual (IH) se estimará considerando los ingresos que hubiese recibido el Concesionario después del pago a CORPAC S.A. y Pago por Retribución por cada tipo de servicio según lo establecido en el Anexo 5.
 - ✓ La estimación del IH se utilizarán las tarifas ajustadas por RPI y las cantidades de servicios efectivamente vendidas en el periodo de cálculo.
- Si $IH - IR > 0$, el monto resultante se descontará del pago de la Retribución al 30 de abril del año en el que se realiza el cálculo. Dicho monto no estará afecto al pago de Retribución y Corpac."

Cualquier diferencia en los ingresos obtenidos, podrá ser ajustada en el siguiente pago de Retribución.



61. Cabe reiterar que todo lo señalado en el presente informe constituye un insumo técnico solicitado por el MTC, y que tiene como fin ilustrar el proceso de toma de decisiones por parte de éste, correspondiéndole evaluar y dar el sustento técnico, económico y legal a la propuesta final de Adenda N° 7 que finalmente decida aprobar, con el objeto de remitirla a las demás entidades del Estado para la emisión de las opiniones institucionales correspondientes.
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.

IV. CONCLUSIONES

- a) A través del presente informe se remite al MTC los insumos técnicos de análisis que han sido solicitados durante el proceso de evaluación conjunta con relación a determinados aspectos tarifarios planteados por LAP, para efectos de facilitar al MTC la formulación del proyecto final de Adenda N° 7 con cuyo correspondiente sustento técnico el MTC solicitará la opinión de todas las entidades del Estado a que se refiere el numeral 22.3 del artículo 22 de la Ley de APP's.
- b) De acuerdo con el análisis efectuado en el presente informe, estas Gerencias concluyen lo siguiente:
- No se considera técnicamente sustentable la propuesta de modificación del Apéndice 2 del Anexo 5 planteada por LAP, en el extremo referido al cálculo de factor de productividad, en tanto generaría un incremento de las tarifas afectando el bienestar de los usuarios.
 - Se considera viable la ampliación del periodo regulatorio, en tanto generaría en los usuarios un beneficio mayor en relación al beneficio que se obtendría si se mantuviese la redacción del contrato original.
 - Respecto a la inclusión de un Apéndice 5 del Anexo 5, no se considera viable la propuesta presentada por el Concesionario, en el extremo referido al cálculo del factor capital.
 - Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, el MTC debería evaluar la redacción indicada en el presente informe sobre el Apéndice 2 del Anexo 5; y la inclusión del Apéndice 5 del Anexo 5 Contrato de Concesión, a efectos de que dichas modificaciones no afecten el bienestar de los usuarios, y tal como LAP y el MTC han señalado en las reuniones de evaluación conjunta, se facilite la obtención del financiamiento de la Fase III a costo exclusivo del Concesionario. Ello, en cumplimiento del requerimiento formulado por el MTC a través del Oficio N° 4773-2016-MTC/25 y sin perjuicio de la evaluación integral y del sustento que deberá



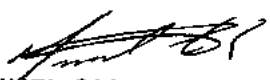
⁶ De acuerdo con el numeral 6 de los Antecedentes del Acta de Acuerdos, las Partes indican que el periodo total de demora a diciembre de 2016 es de 11 años y 10 meses.

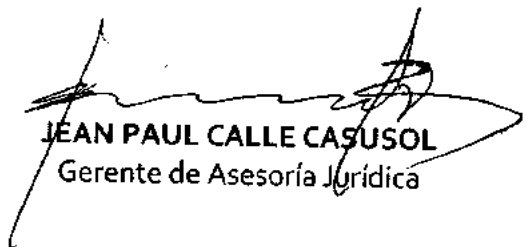
proporcionar el Concedente respecto del proyecto de adenda que apruebe y remita para opinión del Consejo Directivo de OSITRAN.

- v. Finalmente, de acuerdo con el Acta de Evaluación Conjunta de fecha 7 de diciembre de 2016, el MTC considera que de acuerdo a lo solicitado por LAP, se debe evaluar la incorporación en la Adenda de un mecanismo de estabilización de ingresos, pero distinto al propuesto por el Concesionario. Teniendo en cuenta ello, el MTC debería evaluar las consideraciones de análisis que contiene el presente informe sobre dicho mecanismo, correspondiendo al MTC evaluar y dar el sustento de la propuesta de adenda que decida aprobar y remitir para opinión del Consejo Directivo de OSITRAN.
- vi. 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 el 20 de diciembre de 2016, el MTC y el Concesionario, en el marco de lo establecido en la cláusula 5.8 del Contrato de Concesión, suscribieron un Acta de Acuerdos mediante el cual acordaron ampliar la vigencia de dicho Contrato por diez (10) años adicionales.

V. RECOMENDACIONES

- 63. Teniendo en cuenta las conclusiones antes señaladas, se recomienda a la Gerencia General del OSITRAN remitir el presente informe al MTC.


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios
Económicos


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

Reg. Sal. 45941-16