



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

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

CARGO

URGENTE

OFICIO CIRCULAR N° 006-17-SCD-OSITRAN

Lima, 20 de enero de 2017

Señor

YACO PAUL ROSAS ROMERO

Director de Concesiones en Transportes

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Jr. Zorritos N° 1203

Lima.-



Asunto : Opinión sobre la propuesta de adenda N° 1 al Contrato de Concesión del
Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco

Referencia : Oficio N° 0028-2017-MTC/25

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 607-2017-CD-OSITRAN, acordó por mayoría de los señores directores Antonio Balbuena Vela y Alfredo Dammert Lira, dar opinión técnica favorable en mayoría respecto del proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, por las consideraciones señaladas en los Anexos 1 y 2 del Acuerdo N° 2009-607-17-CD-OSITRAN.

Asimismo, en el Acuerdo N° 2009-607-17-CD-OSITRAN, la Presidente del Consejo Directivo de OSITRAN dio opinión técnica desfavorable respecto de la propuesta de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cuzco, con base a los fundamentos de su voto singular discordante, el mismo que se adjunta como Anexo 3 del referido Acuerdo.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 2009-607-17-CD-OSITRAN y de sus Anexos, así como copia del Informe N° 005-2017-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. 2830-17



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

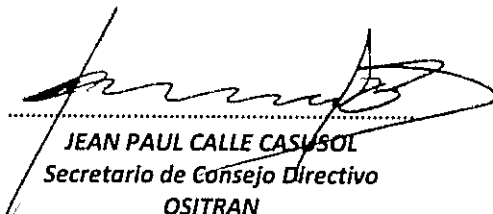
Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

**ACUERDO N° 2009-607-17-CD-OSITRAN
de fecha 20 de enero de 2017**

Vistos, los Informes N° 004-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y N° 005-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Oficio N° 0028-2017-MTC/25; y, 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 mayoría** de los directores Antonio Balbuena Vela y Alfredo Dammert Lira; y con el **voto singular discordante** de la Presidenta del Consejo Directivo, Patricia Benavente Donayre; lo siguiente:

- a) Dar opinión técnica favorable en mayoría respecto de la propuesta de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cuzco, remitido a través del Oficio N° 0028-2017-MTC/25, con fecha 3 de enero de 2017; con base a los votos que cada uno de los directores en mayoría sustenta y que se incorporan como Anexos 1 y 2, los mismos que se adjuntan al presente Acuerdo y al Acta de la sesión iniciada el día 18 de enero de 2017 y continuada y culminada el día de hoy, 20 de enero de 2017.
- b) Dar opinión técnica desfavorable respecto de la propuesta de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cuzco, remitido a través del Oficio N° 0028-2017-MTC/25, con fecha 3 de enero de 2017; con base a los fundamentos del voto singular discordante suscrito por la Presidenta del Consejo Directivo de OSITRAN, el mismo que se adjunta como Anexo 3 al presente Acuerdo y al Acta de la sesión iniciada el día 18 de enero de 2017 y continuada y culminada el día de hoy, 20 de enero de 2017.
- c) Las opiniones técnicas contenidas en el presente acuerdo, tienen carácter no vinculante, conforme a lo expresamente señalado por el artículo 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.
- d) De conformidad con el artículo 82° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, se notifica el presente Acuerdo al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 005-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.
- 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 CASISUL
Secretario de Consejo Directivo
OSITRAN

ANEXO 1

Voto del Miembro del Consejo Directivo de OSITRAN, Ingeniero Antonio Balbuena Vela
Respecto de la Propuesta de Adenda 1 del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto
Internacional de Chinchero – Cuzco, correspondiente a la Sesión N. 607-2017-CD-OSITRAN
de 20 de Enero de 2017.

Por medio del presente documento, el Miembro del Consejo Directivo Antonio Balbuena Vela de acuerdo al Artículo 5.27 de la Directiva para el funcionamiento de las sesiones del Consejo Directivo de OSITRAN aprobado por Acuerdo No. 1451-407-12-CD-OSITRAN de fecha 27 de enero de 2012: "Los Directores que por mayoría expresen un sustento diferente al de aquel presentado por la Administración, deberán fundamentar su posición para que conste tanto en el Acta como en el Acuerdo".

1. En primer término, el suscrito indica que la Propuesta de Adenda 1 sometida a opinión técnica es el resultado del proceso de evaluación conjunta que contempla el Artículo 22 del Decreto Legislativo N. 1224 y su reglamento, pues difiere de la presentada por el Concesionario, evaluación conjunta en la que se entiende participaron las entidades previstas en la norma legal antes mencionada, lo que incluye a OSITRAN y al Ministerio de Economía y Finanzas, además del Concedente.
2. De acuerdo a dichas normas legales, particularmente a lo dispuesto en el Artículo 22.1 del Decreto Legislativo No. 1224¹ y Artículo 53² de su reglamento, es posible que se aprueben adendas a los contratos de Asociación Público Privada sin modificar las condiciones de competencia y el equilibrio económico financiero, procurando respetar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto. Ello, en tanto los contratos son perfectibles, más aún si no se ejecutan en un solo acto.
3. La opinión técnica que debe emitir OSITRAN no es vinculante para que se suscriba la Agenda, conforme a las normas legales antes mencionadas.
4. El suscrito considera que de la revisión del texto de la propuesta de Adenda 1 no se aprecia que estén cambiando las condiciones de competencia debido a que tanto el monto del Fondo del Pago del PAO (US\$264,758,697) como el porcentaje de reintegro (100%) siguen siendo los mismos que el Concesionario presentó en su propuesta económica que se encuentra prevista en el Anexo 13 del Contrato de Concesión suscrito y que fueron las dos variables que conformaron el factor de competencia,

¹ Artículo 22 - Modificaciones contractuales

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.

² Artículo 53 – Modificaciones contractuales

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, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.

conforme a la definición 1.2.41 de las Bases del Concurso que originó el Contrato de Concesión y lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 7 de las Bases del Concurso.

5. Si bien la propuesta de Adenda 1 del Contrato propone cambiar el esquema contractual de pago del Fondo del Pago del PAO, dicho esquema de pago no fue factor de competencia. El factor de competencia en este extremo estuvo determinado por el menor monto de cofinanciamiento por debajo del monto máximo previsto conforme al Apéndice 1 del Anexo 7 de las Bases del Concurso y en ese sentido se mantiene incólume.
6. De otro lado, respecto del cambio de esquema de pagos del Fondo de Pagos por Obras, lo cual incluye un adelanto, dicho cambio no implica en si mismo un cambio en el equilibrio económico financiero para las partes si se tiene en cuenta que en el esquema vigente el Concedente si bien paga del monto del Fondo de Pagos por Obras de manera postergada a los 5 años, no solamente paga el monto del Fondo de Pagos por Obras, sino que debe aplicársele la tasa promedio ponderada anual del cierre financiero de la Etapa de Ejecución de Obras más un spread del 2.5% conforme se encuentra previsto en el Anexo 23 del Contrato de Concesión vigente.
7. Por lo tanto, en la medida que con el esquema de pago propuesto, el Concedente no pagará intereses, sino el monto del Fondo de Pago por Obras propuesto no se modifica el equilibrio económico financiero, manteniendo el valor del dinero en el tiempo, toda vez que el Concedente pagará exactamente el monto del Fondo de Pagos por Obras que fue propuesto por el Concesionario y que forma parte de su propuesta económica y que obra en el Anexo 13 del Contrato de Concesión vigente.
8. El mantenimiento de los riesgos no es una obligación en la modificación del contrato según el Artículo 53 del Reglamento del DL 1224 que indica que procure no alterar la asignación de riesgos. La reasignación de riesgos que implicaría el cambio de esquema de pago incluyendo el adelanto, en sí misma no es perjudicial para el Concedente teniendo en cuenta que dicho cambio ha surgido en el proceso de evaluación conjunta a la que hemos hecho mención anteriormente, en la que participó el Ministerio de Economía y Finanzas y, además, podría resultar beneficiosa para el Estado, si el Concedente conjuntamente con el Ministerio de Economía y Finanzas encuentran más favorable el asumir el financiamiento del Fondo del Pago por Obras que no asumirlo, en consideración del costo final que le puede representar al Estado adoptar uno u otro esquema, teniendo en cuenta que lo planteado permite solucionar la indefinición que tiene el Contrato respecto de la metodología para determinar la tasa promedio ponderada anual del cierre financiero de la Etapa de Ejecución de Obras.
9. Por otro lado, en mi opinión tampoco se desnaturaliza la esencia del Contrato en tanto el mismo continúa siendo un Contrato de Asociación Público Privada, pese al cambio de esquema de pago y adelanto, pues el Concesionario, continúa asumiendo el financiamiento de las obras en la parte no cofinanciada y además, lo que es esencial mantiene las obligaciones del Concesionario, no sólo de diseñar y construir la



infraestructura sino de operarla y mantenerla durante todo el plazo de la concesión, lo cual es un elemento esencial de este tipo de Contratos.

10. Con relación al monto del adelanto propuesto, soy de la opinión que el Concedente con el Ministerio de Economía y Finanzas lo evalúen y determinen que el mismo resulte el necesario y suficiente para cumplir con su finalidad y evitar que el mismo se destine para otra finalidad que no sea permitir que el Concesionario pague las obras que son materia del Fondo de Pago por Obras, es decir, las de las sub etapa 2, y le permita iniciarlas.
11. Por lo tanto, mi voto discrepa de las conclusiones arribadas en los puntos 319, 320 y 321 del Informe Técnico que se sometió a evaluación, contenidas en las páginas 78 y 79 del mencionado informe.
12. Asimismo, y sin que ello altere el sentido de mi voto, comparto algunas observaciones y comentarios efectuados en los informes alcanzados relacionados con la necesidad de que las partes adecúen el contrato de fideicomiso a la adenda en lo que resulte pertinente y que se establezca con mayor claridad la ejecución de las garantías, así como que se defina el término cronograma de desembolso del PPO2 y se corrijan algunos errores como en el caso de la mención indebida al término "Programa de Ejecución de Obras", conforme al planteamiento propuesto así como los comentarios efectuados respecto de las cláusulas 8.2.1.3, 10.1.8, 10.1.9, 10.2.1, 15.7.4, 15.7.5.1, 15.7.5.2, 15.7.6.2 referidos en el punto 324 del Informe Técnico que se sometió a evaluación.
13. Por otra parte, dejo constancia que si bien OSITRAN emitió una opinión sobre una versión del proyecto del Contrato de Concesión y fue publicada, dicha opinión no constituye un documento vinculante para las partes en el Contrato de Concesión.
14. El suscrito, por tanto, emite su opinión técnica FAVORABLE a la Propuesta de Adenda N. 1 del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero-Cuzco.

Lima, 20 de enero de 2017



Antonio Balbuena Vela
Miembro del Consejo Directivo de OSITRAN

ANEXO 2

Voto del Miembro del Consejo Directivo de OSITRAN, Ingeniero Alfredo Dammert Lira
Respecto de la Propuesta de Adenda 1 del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto
Internacional de Chinchero – Cuzco, correspondiente a la Sesión N. 607-2017-CD-OSITRAN
de 20 de Enero de 2017.

Por medio del presente documento, el Miembro del Consejo Directivo Alfredo Dammert Lira de acuerdo al Artículo 5.27 de la Directiva para el funcionamiento de las sesiones del Consejo Directivo de OSITRAN aprobado por Acuerdo No. 1451-407-12-CD-OSITRAN de fecha 27 de enero de 2012: "Los Directores que por mayoría expresen un sustento diferente al de aquel presentado por la Administración, deberán fundamentar su posición para que conste tanto en el Acta como en el Acuerdo".

- 
1. En primer término, el suscrito indica que la Propuesta de Adenda 1 sometida a opinión técnica es el resultado del proceso de evaluación conjunta que contempla el Artículo 22 del Decreto Legislativo N. 1224 y su reglamento, pues difiere de la presentada por el Concesionario, evaluación conjunta en la que se entiende participaron las entidades previstas en la norma legal antes mencionada, lo que incluye a OSITRAN y al Ministerio de Economía y Finanzas, además del Concedente.
 2. De acuerdo a dichas normas legales, particularmente a lo dispuesto en el Artículo 22.1 del Decreto Legislativo No. 1224¹ y Artículo 53² de su reglamento, es posible que se aprueben adendas a los contratos de Asociación Público Privada sin modificar las condiciones de competencia y el equilibrio económico financiero, procurando respetar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto. Ello, en tanto los contratos son perfectibles, más aún si no se ejecutan en un solo acto.
 3. La opinión técnica que debe emitir OSITRAN no es vinculante para que se suscriba la Agenda, conforme a las normas legales antes mencionadas.
 4. El suscrito considera que de la revisión del texto de la propuesta de Adenda 1 no se aprecia que estén cambiando las condiciones de competencia debido a que tanto el monto del Fondo del Pago del PAO (US\$264,758,697) como el porcentaje de reintegro (100%) siguen siendo los mismos que el Concesionario presentó en su propuesta económica que se encuentra prevista en el Anexo 13 del Contrato de Concesión suscrito y que fueron las dos variables que conformaron el factor de competencia,

¹ Artículo 22 - Modificaciones contractuales

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.

² Artículo 53 – Modificaciones contractuales

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, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.

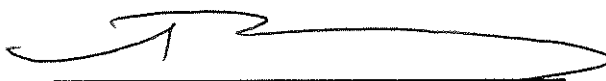
conforme a la definición 1.2.41 de las Bases del Concurso que originó el Contrato de Concesión y lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 7 de las Bases del Concurso.

5. Si bien la propuesta de Adenda 1 del Contrato propone cambiar el esquema contractual de pago del Fondo del Pago del PAO, dicho esquema de pago no fue factor de competencia. El factor de competencia en este extremo estuvo determinado por el menor monto de cofinanciamiento por debajo del monto máximo previsto conforme al Apéndice 1 del Anexo 7 de las Bases del Concurso y en ese sentido se mantiene incólume.
6. De otro lado, respecto del cambio de esquema de pagos del Fondo de Pagos por Obras, lo cual incluye un adelanto, dicho cambio no implica en si mismo un cambio en el equilibrio económico financiero para las partes si se tiene en cuenta que en el esquema vigente el Concedente si bien paga del monto del Fondo de Pagos por Obras de manera postergada a los 5 años, no solamente paga el monto del Fondo de Pagos por Obras, sino que debe aplicársele la tasa promedio ponderada anual del cierre financiero de la Etapa de Ejecución de Obras más un spread del 2.5% conforme se encuentra previsto en el Anexo 23 del Contrato de Concesión vigente.
7. Por lo tanto, en la medida que con el esquema de pago propuesto, el Concedente no pagará intereses, sino el monto del Fondo de Pago por Obras propuesto no se modifica el equilibrio económico financiero, manteniendo el valor del dinero en el tiempo, toda vez que el Concedente pagará exactamente el monto del Fondo de Pagos por Obras que fue propuesto por el Concesionario y que forma parte de su propuesta económica y que obra en el Anexo 13 del Contrato de Concesión vigente.
8. El mantenimiento de los riesgos no es una obligación en la modificación del contrato según el Artículo 53 del Reglamento del DL 1224 que indica que procure no alterar la asignación de riesgos. La reasignación de riesgos que implicaría el cambio de esquema de pago incluyendo el adelanto, en sí misma no es perjudicial para el Concedente teniendo en cuenta que dicho cambio ha surgido en el proceso de evaluación conjunta a la que hemos hecho mención anteriormente, en la que participó el Ministerio de Economía y Finanzas y, además, podría resultar beneficiosa para el Estado, si el Concedente conjuntamente con el Ministerio de Economía y Finanzas encuentran más favorable el asumir el financiamiento del Fondo del Pago por Obras que no asumirlo, en consideración del costo final que le puede representar al Estado adoptar uno u otro esquema, teniendo en cuenta que lo planteado permite solucionar la indefinición que tiene el Contrato respecto de la metodología para determinar la tasa promedio ponderada anual del cierre financiero de la Etapa de Ejecución de Obras.
9. Por otro lado, en mi opinión tampoco se desnaturaliza la esencia del Contrato en tanto el mismo continúa siendo un Contrato de Asociación Público Privada, pese al cambio de esquema de pago y adelanto, pues el Concesionario, continúa asumiendo el financiamiento de las obras en la parte no cofinanciada y además, lo que es esencial mantiene las obligaciones del Concesionario, no sólo de diseñar y construir la

infraestructura sino de operarla y mantenerla durante todo el plazo de la concesión, lo cual es un elemento esencial de este tipo de Contratos.

10. Con relación al monto del adelanto propuesto, soy de la opinión que el Concedente con el Ministerio de Economía y Finanzas lo evalúen y determinen que el mismo resulte el necesario y suficiente para cumplir con su finalidad y evitar que el mismo se destine para otra finalidad que no sea permitir que el Concesionario pague las obras que son materia del Fondo de Pago por Obras, es decir, las de la sub etapa 2, y le permita iniciarlas.
11. Por lo tanto, mi voto discrepa de las conclusiones arribadas en los puntos 319, 320 y 321 del Informe Técnico que se sometió a evaluación, contenidas en las páginas 78 y 79 del mencionado informe.
12. Asimismo, y sin que ello altere el sentido de mi voto, comparto algunas observaciones y comentarios efectuados en los informes alcanzados relacionados con la necesidad de que las partes adecúen el contrato de fideicomiso a la adenda en lo que resulte pertinente y que se establezca con mayor claridad la ejecución de las garantías, así como que se defina el término cronograma de desembolso del PPO2 y se corrijan algunos errores como en el caso de la mención indebida al término “Programa de Ejecución de Obras”, conforme al planteamiento propuesto así como los comentarios efectuados respecto de las cláusulas 8.2.1.3, 10.1.8, 10.1.9, 10.2.1, 15.7.4, 15.7.5.1, 15.7.5.2, 15.7.6.2 referidos en el punto 324 del Informe Técnico que se sometió a evaluación.
13. Por otra parte, dejo constancia que si bien OSITRAN emitió una opinión sobre una versión del proyecto del Contrato de Concesión y fue publicada, dicha opinión no constituye un documento vinculante para las partes en el Contrato de Concesión.
14. El suscrito, por tanto, emite su opinión técnica FAVORABLE a la Propuesta de Adenda N. 1 del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero-Cuzco.

Lima, 20 de enero de 2017



Alfredo Dammert Lira

Miembro del Consejo Directivo de OSITRAN

ANEXO 3

ANEXO 3

VOTO SINGULAR DISCORDANTE DE LA PRESIDENTA DEL CONSEJO DIRECTIVO DE OSITRAN SEÑORITA PATRICIA BENAVENTE DONAYRE

1. Estoy de acuerdo con los fundamentos financieros, económicos, técnicos y legales del Informe N° 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, los cuales hago míos en todos sus extremos, y los incorporo como parte integrante del sustento del presente voto singular discordante que suscribo.
2. Como consecuencia de lo anterior, y en cumplimiento de lo dispuesto en los numerales 5.25 y 5.26 de la Directiva de Funcionamiento del Consejo Directivo, expreso mi discrepancia con el acuerdo adoptado en mayoría; y fundamento mi voto señalando que en mérito del Informe N° 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, debo emitir opinión técnica desfavorable respecto de la propuesta de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cuzco, remitida a través del Oficio N° 0028-2017-MTC/25, con fecha 3 de enero de 2017; por las siguientes consideraciones adicionales a las contenidas en el Informe N° 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN:

2.1 Respetto de la diferencia que hay entre evaluación conjunta y aprobación conjunta de un proyecto de adenda

Con fecha 09 de diciembre de 2016, en el marco del proceso de evaluación conjunta previsto en el numeral 55.2 del artículo 55 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, se reunieron el MTC, el MEF y OSITRAN a fin de evaluar y hacer comentarios al proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión presentada por el Concesionario.

Con fecha 20 de diciembre de 2016, en el marco del proceso de evaluación conjunta, se reunieron el MTC, el MEF y OSITRAN a fin de evaluar y hacer comentarios al proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión presentada por el Concesionario.

Con fecha 22 de diciembre de 2016, en el marco del proceso de evaluación conjunta, se reunieron el MTC, el MEF y OSITRAN a fin de evaluar y hacer comentarios al proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión presentada por el Concesionario. Para tales efectos, OSITRAN remitió ese mismo día por correo electrónico una Ayuda Memoria (adjunta en Anexo 1) al MTC y el MEF, con comentarios respecto a riesgos observados, producto de la modificación del esquema de pago y adelanto contemplado en la adenda.

En torno a las reuniones de evaluación conjunta convocadas por el MTC, debo señalar que OSITRAN participó en dichas reuniones, con el fin de cumplir con aportar información técnica sobre los temas materia de su competencia, cumpliendo estrictamente con el mandato impuesto por los numerales 55.3 y 55.4 del artículo 55 del Reglamento de la Ley de Asociaciones Público-Privadas, los cuales en ningún momento autorizan 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, en su calidad de Concedente y titular exclusivo del procedimiento de modificación contractual.

En esa línea, no existe sustento legal para considerar que las reuniones de evaluación conjunta puedan constituir espacios de negociación o que tengan como fin aceptar o proponer un texto de adenda. Por el contrario, el objetivo de dichas reuniones, como su propio nombre lo indica, es el de llevar a cabo un análisis conjunto del proyecto de adenda que las partes vienen negociando, en el que se aporta información y comentarios, en el ámbito de competencia de las Entidades participantes.



En razón de lo expuesto, debo dejar plenamente establecido que el Equipo Técnico de OSITRAN ha participado en las reuniones de evaluación conjunta convocadas por el MTC, en estricto cumplimiento de sus funciones, habiendo remitido la suscrita, a través de correo electrónico de fecha 22 de diciembre de 2016, una Ayuda Memoria que contiene una evaluación del proyecto de adenda que hasta ese momento venían negociando la partes, con la identificación de los problemas y riesgos que acarrearía su suscripción, en los términos en que se estaba negociando. Lamentablemente, el proyecto de Adenda remitido por el MTC para opinión de OSITRAN, no recoge las recomendaciones técnicas de este Organismo Regulador.

Asimismo, es importante indicar que, en todo momento, durante el procedimiento de evaluación conjunta, se advirtió al MTC que cualquier propuesta de adenda debía encontrarse adecuadamente sustentada, obligación que es un mandato contenido en la Ley de Asociaciones Público Privadas y su Reglamento. No obstante, en el Informe N° 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN de las áreas técnicas, se demuestra que el informe del MTC, que sustenta la adenda, carece de los fundamentos técnicos, económicos, financieros y legales requeridos conforme al marco legal vigente.

Por tanto, conforme a la Ley N° 26917 y Ley N° 27332, es claro que la evaluación conjunta no implica en modo alguno una *aprobación conjunta* de un proyecto de adenda, pues la aprobación de cambios al contrato, es responsabilidad exclusiva del MTC. Entender lo contrario, contraviene las precitadas Leyes, y deja sin sustento la Autonomía e Imparcialidad que rige el rol y el funcionamiento de OSITRAN como Organismo Regulador; pretendiendo subsumirlo en el poder del Concedente.

2.2 Respetto al sustento del MTC sobre las modificaciones contractuales propuestas

Respetto al cambio del esquema de pagos que actualmente contiene el contrato de concesión, a un esquema de Pagos por avance de Obras, el MTC lo sustenta en el hecho que el porcentaje del 2,5% de la fórmula del PAO contenida en el anexo 23 del Contrato de Concesión, no contempla los intereses por el descalce entre la ejecución de obras financiadas por el Concesionario y el pago de las obras por parte del Concedente mediante cuotas diferidas PAO.

No obstante, el propio MTC ha señalado en su Oficio N° 5015-2016-MTC de fecha 03 de enero de 2017, lo siguiente:

“(...) los supuestos utilizados para el cálculo de la cuota PAO fueron de público conocimiento y por consiguiente de conocimiento de los postores, a través de la publicación del Acuerdo N° 1671-491-14-CD-OSITRAN del Consejo Directivo de OSITRAN de fecha 3 de enero de 2014.”

Así, en el Oficio N° 5015-2016-MTC de fecha 03 de enero de 2017 el Concedente señala que el porcentaje de 2,5% de la fórmula del PAO contenida en el Anexo 23 del Contrato de Concesión, sí contempla los intereses por el descalce entre la ejecución de obras financiadas por el Concesionario y el pago de las obras por parte del concedente mediante cuotas PAO.



Asimismo, mediante Informe N° 01-2016/DPI/SDGPI/JPAE, remitido al mismo MTC mediante Oficio N° 372-2016/PROINVERSION/DE, de fecha 27 de octubre de 2016, PROINVERSION señala textualmente lo siguiente:

“2.5. Sin embargo, es preciso indicar que los supuestos utilizados para el cálculo de la cuota PAO fueron de público conocimiento y por consiguiente de conocimiento de los postores, a través de la publicación del Acuerdo N° 1671-491-14-CD-OSITRAN del Consejo Directivo de OSITRAN de fecha 3 de enero de 2014 (...). La publicación se realizó en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional de PROINVERSION con fecha 07 de enero de 2014, en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley N° 27701.”

Adicionalmente, el MTC sustenta el adelanto de pago al Concesionario, en el hecho que el referido proyecto *requiere contar con liquidez que permita al Concesionario iniciar la etapa de ejecución de la Obra*, por lo menos para cubrir las necesidades de los primeros meses previos a la valorización de las Obras por parte del OSITRAN.

Al respecto, la información contenida en el modelo económico financiero remitido por el propio MTC, no sustenta el valor del adelanto propuesto, sino que, por el contrario, evidencia un ineficiente uso de recursos públicos al generar excesos de liquidez en 53 meses, de los 60 que corresponden a la etapa de ejecución de las obras, lo cual debe ser evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas en el marco del 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.

Asimismo, no corresponde considerar ajuste o pago adicional alguno para el adelanto por concepto de desfase o retraso en el pago del cofinanciamiento, por cuanto en el Apéndice 1 del Anexo 23 del propio Contrato de Concesión, ya se establece una compensación para el Concesionario por demora en el pago del PPO.

El MTC sustenta el cambio en el mecanismo de pagos y el adelanto en el argumento que insumirá el empleo de menores recursos públicos, realizando un análisis de beneficios sociales para demostrar lo anterior. Para tales efectos, efectúa un análisis de los beneficios que se genera con tres escenarios, la situación del contrato original (TIR de 12,1%), la situación en caso de caducidad (TIR de 9,35%) y la modificación contractual (TIR de 10,79%). Como conclusión el MTC señala que es conveniente efectuar la modificación contractual, dado que la TIR de la adenda es mayor a la TIR de la caducidad.

Sin embargo, es necesario considerar que, de acuerdo a las directivas vigentes del MEF, la tasa social de descuento vigente es 9% a precios constantes, en ese sentido considerando la tasa de inflación de 2% señalada por el Concedente, la Tasa Social de Descuento a precios corrientes sería de 11,18%. La comparación relevante no es la TIR de la modificación contra la TIR de la caducidad, sino la TIR de la modificación contra la tasa social de descuento. En ese sentido, la rentabilidad social de la modificación contractual es menor que la tasa social de descuento, por lo que del análisis del MTC debería concluirse que la modificación contractual no resulta socialmente rentable.

Sin perjuicio de lo anterior, es oportuno indicar que el análisis requerido por la normativa de APP no es la de los beneficios sociales, sino la correspondiente al Valor por Dinero, metodología que debería sustentar la necesidad de efectuar la modificación contractual. Complementariamente, correspondería efectuar una evaluación desde la perspectiva fiscal considerando que hay un aumento de los compromisos firmes del Estado en el corto y mediano plazo.

En la versión original del Contrato, el Concesionario era responsable por el financiamiento de las sub etapas 2 y 3, que según el Programa de Obras correspondía al 71,4% del



presupuesto total, mientras que el Concedente tenía a su cargo el financiamiento de la sub etapa 1. Sin embargo, con el proyecto de adenda, el Concesionario sólo es responsable por el financiamiento del 19,3% del presupuesto total de las obras, mientras que el Estado debe asumir el financiamiento por el 80,7% restante, mediante cofinanciamiento PPO1 y PPO2.

En consecuencia, la asignación del riesgo de financiamiento se invierte, variando drásticamente, al pasar de un esquema de financiamiento del Concesionario a uno de financiamiento del Estado, tal cual propone el Proyecto de Adenda. Esto evidencia una clara variación de los términos originales del Contrato en detrimento del Estado y del esquema de APP.

Esta modificación favorece claramente a la empresa Concesionaria, toda vez que se encargaría de efectuar íntegramente la Sub Etapa 1 y 2, ascendente a US\$ 410 millones; con recursos íntegros del tesoro público, y en el cual el Concesionario no requiere colocar capital, y por tanto obtendría rentabilidad del orden del 20%.

El adelanto propuesto en la adenda exacerba la modificación del esquema de pago, toda vez que incluso se está entregando los recursos públicos para el inicio de las obras, aspecto que normalmente en una APP es de obligación económica del privado. Por otro lado, indicar que una parte de esta cifra es necesaria para cubrir una demora de pago por parte del Estado está alterando la distribución de riesgo original del Contrato. La propuesta señala que existirá un desfase en el plazo de pago de los PPOs (establecido en 30 días en el Contrato de Concesión), por lo que correspondería incorporar un ajuste de 10% en el valor del adelanto de pago.

2.3 Respecto al cumplimiento de los requerimientos establecidos en la normativa de APPs

Respecto al cumplimiento de los requerimientos establecidos en la normativa de APPs, por parte de la propuesta de adenda remitida por el MTC, se advierte que el Proyecto de Adenda sí altera las condiciones originales de competencia del concurso de adjudicación, así como la asignación de riesgos establecida en el Contrato de Concesión, por las razones que en síntesis señalo a continuación:

- Respecto a las Condiciones de Competencia, considero que incluir un esquema de adelanto de pago por avance de obras al Contrato de Concesión sí altera las condiciones originales del proceso licitatorio, dado que tiene una implicancia sustancial en el factor de competencia (propuesta de FPAO) y, por ende, en la propuesta que los postores realizaron. En ese sentido, la adenda en este extremo contraviene el DL 1224, contrariamente a lo sustentado por el MTC.
- Respecto a la asignación de riesgos establecida en el Contrato de Concesión, considero que el cambio de modalidad de pago y el otorgamiento de un adelanto al Concesionario generarán una transferencia del riesgo de financiamiento del Concesionario al Concedente, y con ello se altera claramente la asignación de riesgos original del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, contrariamente a lo sustentado por el MTC.
- Adicionalmente, los términos de la propuesta de Adenda remitida por el MTC, desnaturaliza el esquema de Asociación Pública Privada, al transferir del Concesionario al Estado, el riesgo de financiamiento de la parte constructiva; obligando al Estado a asumir el riesgo por las inversiones a llevarse a cabo durante los



tres primeros años de la etapa de ejecución de las obras, según se desprende del modelo económico financiero remitido por el propio MTC.

- Al respecto, los postores debían evaluar como parte de su oferta (FPAO) no sólo cuánto les costaría construir y equipar el aeropuerto -obras de la sub etapa 2-, sino también los costos del financiamiento correspondiente. Así, considerando el cambio de esquema de pago propuesto en la Adenda, las necesidades de financiamiento de los postores habrían sido menores y en consecuencia los gastos por obtener financiamiento también se habrían reducido, permitiendo a los postores ofertar un monto menor o distinto al que ofertaron por concepto de FPAO, lo cual implica claramente una afectación del factor de competencia.
- Dicha afectación es mayor si se hubiese considerado en el concurso que inicialmente el FPAO incluía el adelanto que hoy se propone vía adenda por US\$ 40,3 millones más IGTV, en cuyo caso los postores no habrían tenido la necesidad de solicitar financiamiento alguno para la ejecución de la sub etapa 2, con lo cual la oferta de los postores habría sido aún menor por concepto de FPAO.

2.4 Beneficios Sociales

En relación al Análisis de Beneficios Sociales realizado por el MTC, considero que el MEF debe evaluar el análisis realizado por el MTC para verificar la metodología de cálculo seguida, la necesidad de su empleo y la razonabilidad del mismo, en el marco del 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.

2.5 Responsabilidad Administrativa Funcional

Considero que corresponde dejar claramente sentado, que constituyen actos que generan Responsabilidad Administrativa Funcional, aquellos actos emitidos por funcionarios que contravienen el ordenamiento jurídico administrativo y las normas internas de la entidad a la que pertenecen¹.

En ese marco, el numeral 5.43 de la Directiva para el funcionamiento de las sesiones del Consejo Directivo, aprobado por Acuerdo N° 1451-407-12-CD-OSITRAN, dispone que *“Todo Director desempeñará el cargo con diligencia, autonomía e independencia de criterio, es decir no está obligado a seguir otra pauta que no sea la que le dicten sus conocimientos y experiencia profesional, en el marco de las leyes y demás normas legales vigentes”*.

De lo expuesto, es claro que los miembros del Consejo Directivo cuentan con autonomía e independencia de criterio para la emisión de los votos que les corresponda en el ejercicio de sus funciones. No obstante, dichas potestades no son irrestrictas, sino que deben ser ejercidas en respeto del marco normativo vigente. Vale decir, emitir un voto en contravención del marco normativo vigente, genera Responsabilidad Administrativa Funcional.

Cabe resaltar que tal como lo indican la Ley de Creación de OSITRAN² y su Reglamento General, este Regulador tiene la obligación de *“cautelar en forma imparcial los intereses*



¹ Novena Disposición Final de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República

² Ley N° 26917 y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM.

del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios de la Infraestructura”, así como “velar por el cabal cumplimiento de los Contratos de Concesión”, en respeto del Principio de Autonomía, el cual dispone que OSITRAN “no está sujeto a mandato imperativo de ningún otro organismo, órgano o entidad del Estado, ni de ninguna persona natural o jurídica privada. Su accionar se basa en las normas jurídicas aplicables, principios, así como en estudios y análisis técnicos debidamente sustentados”.

En tal sentido, dentro del marco normativo que OSITRAN se encuentra obligado a cautelar, en su calidad de Organismo Regulador autónomo e independiente, a efectos de emitir su opinión técnica sobre proyectos de adendas bajo el ámbito de su competencia; el Decreto Legislativo N° 1224 del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, dispone expresamente en su artículo 22, que si bien el Estado, de común acuerdo con el inversionista, se encuentra habilitado a modificar el Contrato de Asociación Público Privada, también se encuentra obligado a mantener su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción. En la misma línea, el artículo 56 del Reglamento del DL 1224, dispone 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, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.

Adicionalmente, los numerales 2.4 y 2.5 del artículo 2 del Reglamento del Decreto Legislativo 1224 disponen que el Principio de Valor por Dinero, tiene como objeto la búsqueda de la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, teniendo en cuenta una adecuada distribución de riesgos en todas las fases del proyecto de Asociación Público Privada. La generación de valor por dinero en las fases de desarrollo de las Asociaciones Público Privadas 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.

Tal como ha sustentado técnica y económicamente la Administración a través del Informe N° 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el cual, como indiqué, hago mío en todos sus extremos, el proyecto de Adenda remitido por el MTC contraviene el marco normativo vigente expuesto, toda vez que altera las condiciones originales de competencia del concurso de adjudicación, así como la asignación de riesgos establecida en el Contrato de Concesión, por las razones señaladas anteriormente.

Por lo anteriormente expuesto, en aplicación del numeral 5.49 de la Directiva para el funcionamiento de las sesiones del Consejo Directivo³, dejo a salvo mi responsabilidad funcional por el Acuerdo que, con mi voto en discordia, los dos Directores del Consejo Directivo han adoptado a efectos de emitir opinión favorable sobre la Adenda remitida por el MTC, toda vez que como he explicado en mi voto -el cual coincide con la Administración-, el mismo vulnera el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento, por lo que ratifico mi discordia respecto del proyecto de dicha Adenda.

3. Asimismo, considero que se debe requerir 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 y sustentada la información necesaria para la evaluación de los proyectos de adendas, en atención al Principio de Legalidad

³ “5.49 El Director que quiera dejar a salvo su responsabilidad por algún acto o acuerdo del Consejo Directivo debe pedir que conste en el Acta su oposición o debe dejar constar su desacuerdo por carta notarial”.



y 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.

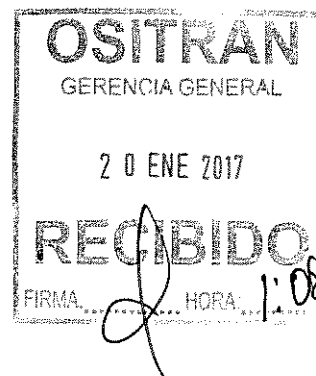
20 de enero de 2017.



PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidenta del Consejo Directivo



INFORME N° 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN



De

- : **OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS**
Gerente General
- : **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

Asunto : Opinión sobre la propuesta de adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.

Fecha : 20 de enero de 2017

RESUMEN EJECUTIVO

Mediante Oficio N° 0028-2017-MTC/25, recibido el 03 de enero de 2017, el Concedente solicitó, en el marco del Decreto Legislativo 1224 y su Reglamento, la opinión de OSITRAN respecto al Proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco. Posteriormente, mediante Oficio N° 0036-2017-MTC/25, recibido el 04 de enero de 2017; Oficio N° 0089-2017-MTC/25, recibido el 06 de enero de 2017 y Oficio N° 0146-2017-MTC/25 recibido el 11 de enero de 2017, el Concedente complementa el sustento del proyecto de adenda remitido.

La solicitud de opinión técnica respecto de la propuesta de adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco cumple con los requisitos de admisibilidad previstos en dicho contrato y en la normatividad vigente. La adenda propone, en su cláusula tercera, la modificación de las Cláusulas 1.23, 1.24, 1.54, 1.55, 1.56, 1.85, 8.2, 8.2.1.3, 9.2.1, 9.5.1, 10.1.8, 10.1.9, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.3.3, 15.7.4, 15.7.5.1, 15.7.5.2, 15.7.6.2, 1 y 2 del apéndice 1 del anexo 23, 1.1 del apéndice 1 del anexo 23, 1.3 del apéndice 1 del anexo 23, 1 y 2 del apéndice 2 del anexo 23 y el apéndice 2 del anexo 24.; asimismo, se propone la inclusión en el referido contrato de las Cláusulas 1.55-A, 1.66-A, 1.85-B, 1.120-A, 10.2.4, 10.3.4 y el 1.2 del apéndice 1 del anexo 23; finalmente, se propone la eliminación en el contrato de las Cláusulas 1.22, 1.86 y del apéndice 3 del anexo 23.

Respecto al sustento del Concedente sobre las modificaciones

Respecto al Esquema de Pagos por avance de Obras, el Concedente lo sustenta en el hecho que el porcentaje del 2,5% de la fórmula del PAO contenida en el anexo 23 del Contrato de Concesión, no contempla los intereses por el descalce entre la ejecución de obras financiadas por el Concesionario y el pago de las obras por parte del Concedente mediante cuotas diferidas PAO.

Como el mismo Concedente reconoce en su Oficio N° 5015-2016-MTC, dicha afirmación no es correcta, pues aludiendo al Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, el Concedente señala que el referido porcentaje de 2,5% de la fórmula del PAO contenida en el Anexo 23 del Contrato de

Concesión, sí contempla los intereses por el descalce entre la ejecución de obras financiadas por el Concesionario y el pago de las obras por parte del concedente mediante cuotas PAO; lo cual fue de conocimiento público de los postores en el proceso licitatorio pues la citada opinión técnica de OSITRAN se publicó en el Diario Oficial El Peruano con fecha 07 de enero de 2014.

Respecto al adelanto de pago al Concesionario, el Concedente lo sustenta en el hecho que el referido proyecto requiere contar con liquidez que permita al Concesionario iniciar la etapa de ejecución de la Obra, por lo menos para cubrir las necesidades de los primeros meses previos a la valorización de las Obras por parte del OSITRAN.

Al respecto, la información contenida en el modelo económico financiero remitido por el Concedente no sustenta el valor del adelanto propuesto, sino que, por el contrario, evidencia un ineficiente uso de recursos públicos al generar excesos de liquidez en 53 meses, de los 60 que corresponden a la etapa de ejecución de las obras, lo cual debe ser evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas en el marco de sus atribuciones. Finalmente, no corresponde considerar ajuste o pago adicional alguno para el adelanto por concepto de desfase o retraso en el pago del cofinanciamiento, por cuanto en el Apéndice 1 del Anexo 23 del Contrato de Concesión ya se establece una compensación para el Concesionario por demora en el pago del PPO.

Respecto al cumplimiento de los requerimientos establecidos en la normativa de APPs

Respecto al cumplimiento de los requerimientos establecidos en la normativa de APPs, por parte de la propuesta de adenda remitida por el Concedente, debemos concluir que el Proyecto de Adenda sí altera las condiciones originales de competencia del concurso de adjudicación, así como la asignación de riesgos establecida en el Contrato de Concesión, por las razones que en síntesis se señala a continuación:



Respecto a las Condiciones de Competencia, OSITRAN considera que incluir un esquema de adelanto de pago por avance de obras al Contrato de Concesión sí altera las condiciones originales del proceso licitatorio, dado que tiene una implicancia en el factor de competencia (propuesta de FPAO) y, por ende, en la propuesta que los postores realizaron. En ese sentido, la adenda en este extremo contraviene el DL 1224, contrariamente a lo sustentado por el Concedente.



Respecto a la asignación de riesgos establecidas en el Contrato de Concesión, consideramos que el cambio de modalidad de pago y el otorgamiento de un adelanto al Concesionario generarán una transferencia del riesgo de financiamiento del Concesionario al Concedente, y con ello se altera claramente la asignación de riesgos original del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, contrariamente a lo sustentado por el Concedente.



Adicionalmente, la adenda propuesta desnaturaliza el esquema de Asociación Pública Privada al transferir el riesgo de financiamiento y permitir que el Estado asuma el riesgo por las inversiones a llevarse a cabo durante los tres primeros años de la etapa de ejecución de las obras, según se desprende del modelo económico financiero remitido por el Concedente.

Respecto a las cláusulas propuestas en la Adenda

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, consideramos que debe tenerse en cuenta los siguientes comentarios respecto a las cláusulas propuestas:

En relación a las Cláusulas directamente vinculadas a la implementación de la modificación del Esquema de pago y otorgamiento de adelanto, relacionadas al objeto de la adenda (modificación de Cláusulas 1.22, 1.23, 1.54, 1.55, 1.56, 1.86, 8.2, 9.2.1, 9.5.1, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.3.3, numerales 1) y 2) del párrafo introductorio del Apéndice 1 del Anexo 23, numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 23, numeral 1.2 del Apéndice 1 del Anexo 23, numeral 1.3 del Apéndice 1 del Anexo 23, Apéndice 3 del Anexo 23, Apéndice 2 del Anexo 24 e incorporación de cláusulas 1.55-A, 1.66-A, 1.85-B, 1.120-A, 10.2.4, 10.3.4,); debemos señalar que éstas no podrían ser aplicables, en tanto constituyen una alteración a las condiciones originales de competencia, así como la asignación de riesgos establecidas en el Contrato de Concesión.

En relación a las Clausulas directamente vinculadas a la modificación del sistema de pago y otorgamiento del adelanto que corresponden a cambio de nomenclatura: PAO por PPO2 y PPO por PPO1 y PPO2 (Cláusulas 1.24, 1.85, numeral 1 y 2 del Apéndice 2 del Anexo 23); debemos señalar que si bien están relacionadas a aspectos de forma, su aplicación depende de la implementación de las cláusulas que desarrollan el nuevo esquema de pagos por avance de obras o el adelanto de pago al Concesionario, aspectos que sí alteran las condiciones originales de competencia, así como la asignación de riesgos establecidas en el Contrato de Concesión; por lo que consideramos que tampoco podrían ser aplicables.

En relación a las Clausulas 8.2.1.3, 10.1.8, 10.1.9, 10.2.1, 15.7.4, 15.7.5.1, 15.7.5.2, 15.7.6.2, éstas corresponden a cláusulas del proyecto adenda que no guardan relación directa con aquellas otras relacionadas a la implementación del nuevo esquema de pagos por avance de obras o con el adelanto de pago al Concesionario. Dichas cláusulas podrían ser implementadas, en tanto se consideren las precisiones que se detallan en el presente informe

Otros aspectos

En relación al Análisis de Beneficios Sociales realizado por el Concedente, se recomienda que el MEF evalúe el análisis realizado por el MTC para verificar la metodología de cálculo seguida, la necesidad de su empleo y la razonabilidad del mismo.

I. OBJETO

1. Emitir la opinión técnica solicitada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del Oficio N° 0028-2017-MTC/25, recibido el 03 de enero de 2017, respecto del Proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 04 de julio de 2014, se suscribió el Contrato de Concesión, celebrado entre el Estado de la República del Perú, en su calidad de Concedente, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC o Concedente, en adelante), y la Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A. (el Concesionario o Kuntur Wasi, en adelante).
3. Mediante Acuerdo del Consejo Directivo N° 1973-596-16-CD-OSITRAN del 22 de julio de 2016, OSITRAN emitió opinión técnica respecto a los términos financieros principales del Endeudamiento Garantizado Permitido (EGP); y favorable respecto al otorgamiento de garantías en favor de acreedores permitidos, precisando que se debía tener en cuenta las observaciones formuladas en los numerales 171 y 177 del Informe N° 014-16-GRE-GAJ-2016-

OSITRAN. Asimismo, el Regulador señaló que la evaluación del perjuicio económico era de competencia del Concedente, de acuerdo con el Contrato de Concesión.

4. Mediante Oficio N° 4601-2016-MTC del 25 de noviembre de 2016, el Concedente rechazó la solicitud de Endeudamiento Garantizado Permitido presentada por el Concesionario, alegando que dicho endeudamiento, en los términos en los que ha sido presentado por el Concesionario, generaría un perjuicio económico al Concedente¹.
5. Mediante Carta N° 195-2016-KW de fecha 02 de diciembre de 2016, el Concesionario remitió al Concedente la primera versión de adenda N° 1 al Contrato de Concesión a solicitud de los Acreedores Permitidos (Goldman Sachs & Co), a efectos de obtener los recursos para acreditar el Cierre Financiero del proyecto. En dicho documento el Concesionario manifiesta su posición respecto al rechazo del EGP, indicando las discrepancias que tienen respecto a las premisas contempladas por el Concedente para la determinación del PAO, aduciendo desconocer el contenido de documentación pública generada en el desarrollo del proceso licitatorio.
6. Mediante Carta N° 196-2016-KW de fecha 06 de diciembre de 2016, el Concesionario remite la carta del Acreedor Permitido por la que señala que es necesario hacer modificaciones al Contrato de Concesión. En la carta del Acreedor Permitido, éste señala que es necesario hacer modificaciones al anexo 14 y 23 del Contrato de Concesión relacionadas con la bancabilidad del proyecto a efectos de lograr el cierre financiero.
7. Con fecha 09 de diciembre de 2016, en el marco del proceso de evaluación conjunta previsto en el numeral 55.2 del artículo 55 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, se reunieron el MTC, el MEF y OSITRAN a fin de evaluar y hacer comentarios al proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión presentada por el Concesionario.



De acuerdo al Oficio N° 4601-2016-MTC, el Concedente señaló lo siguiente:

"Al respecto, remitimos adjunto el INFORME N° 1135-2016-MTC/25, que esta Dirección General hace suyo, mediante el cual el Concedente emite opinión no favorable por las siguientes razones:

- 1) El procedimiento propuesto por la Concesionaria para calcular la Tasa Promedio Ponderado del Financiamiento, elemento clave para el cálculo del PAO Trimestral, no es utilizado en los mercados financieros para calcular el costo de un financiamiento, ni se atiene a lo que el mercado financiero interpreta o entiende como el costo de un financiamiento. Dicho procedimiento es incorrecto y desvirtúa el costo del Endeudamiento Garantizado Permitido presentado por la Concesionaria.
- 2) Las premisas utilizadas por el Concesionario en el Endeudamiento Garantizado Permitido conlleva a que el Concedente tenga que pagar un PAO Trimestral mayor a lo que originalmente estaba programado a pagar por este proyecto, debido a que el Endeudamiento Garantizado Permitido no se adecua a la lectura del mercado ni a lo previsto en las bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco, y en el Contrato de Concesión.
- 3) Respecto a la Línea Project Finance y Línea Capital de Trabajo, se puede concluir que:
 - Los términos y condiciones de la Línea Project Finance propuesta por la Concesionaria están dentro del rango obtenido en la lectura de mercado, excepto por la Comisión de Financiamiento, la cual es ligeramente mayor que el máximo del rango obtenido;
 - Los términos y condiciones de la Línea Capital de Trabajo propuesta por la Concesionaria están dentro del rango obtenido en la lectura de mercado, excepto por la Comisión de Financiamiento y la Comisión de Compromiso, las cuales son mayores que el máximo del rango obtenido;
 - Los Costos del Asesor Legal internacional están fuera del rango obtenido en la lectura de mercado;
 - El costo de la agencia de calificación depende del número de agencias que se requiere contratar para calificar la emisión. El rango máximo de la lectura de mercado asume la contratación de tres agencias calificadoras. El costo propuesto por la Concesionaria es más del doble del monto máximo obtenido en la lectura del Mercado;
 - Los Otros Costos de Estructuración de la Concesionaria son mayores que la lectura máxima obtenida en el mercado. La lectura del mercado asume que esta partida solo incluye otros costos menores de estructuración. No es posible comparar los Otros Costos de Estructuración propuestos por la Concesionaria con los obtenidos de la lectura del mercado debido a que no se sabe que incluye la Concesionaria bajo esta partida".



8. Con fecha 20 de diciembre de 2016, en el marco del proceso de evaluación conjunta, se reunieron el MTC, el MEF y OSITRAN a fin de evaluar y hacer comentarios al proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión presentada por el Concesionario.
9. Con fecha 22 de diciembre de 2016, en el marco del proceso de evaluación conjunta, se reunieron el MTC, el MEF y OSITRAN a fin de evaluar y hacer comentarios al proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión presentada por el Concesionario. Para tales efectos, OSITRAN remitió ese mismo día por correo electrónico una Ayuda Memoria (adjunta en Anexo 1) al MTC y el MEF, con comentarios respecto a riesgos observados, producto de la modificación del esquema de pago y adelanto contemplado en la adenda.
10. Mediante Oficio N° 5015-2016-MTC/25 recibido el 03 de enero de 2017, el Concedente, en respuesta a la Carta N° 195-2016-KW, señaló al Concesionario que los supuestos utilizados para el cálculo del PAO fueron de público conocimiento y, por consiguiente, eran conocidos por los postores, a través de la publicación en el Diario Oficial El Peruano y la página institución de PROINVERSIÓN, del Acuerdo N° 1671-491-14-CD-OSITRAN del Consejo Directivo de OSITRAN de fecha 03 de enero de 2014.
11. Mediante Oficio N° 0028-2017-MTC/25, recibido el 03 de enero de 2017, el Concedente solicitó, en el marco del Decreto Legislativo 1224 y su Reglamento, la opinión de OSITRAN respecto al Proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, adjuntando lo siguiente:
- Copia de la Carta N° 195-2016-KW
 - El Proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.
 - El Informe N° 003-2017-MTC/25.
 - Memorándum N° 4044-2016-MTC/20 con adjuntos.
 - Un CD conteniendo un archivo en formato de MS Excel.
12. Mediante Oficio N° 0036-2017-MTC/25, recibido el 04 de enero de 2017, el Concedente manifestó que el Informe N° 003-2017-MTC/25 remitido con Oficio N° 0028-2017-MTC/25, presentaba errores materiales, por lo cual adjuntó el Informe N° 005-2017-MTC/25 a efectos de sustentar el proyecto de adenda remitido. Cabe indicar que el Informe N° 003-2017-MTC/25 estaba incompleto en lo relativo a la justificación del esquema del adelanto, y además presentaba errores materiales.
13. Mediante Oficio N° 003-17-GG-OSITRAN, remitido el 05 de enero de 2017, se requirió al Concedente que cumpla con remitir el análisis de cambio en las condiciones de competencia del proceso de promoción, el cual es una exigencia conforme el artículo 22.1 del Decreto Legislativo N° 1224; y que no había sido cumplido, pues el Informe N° 005-2017-MTC/25 remitido por el Concedente no incluía dicho análisis. Al respecto, mediante Oficio N° 0089-2017-MTC/25, recibido el 06 de enero de 2017, el Concedente remite su análisis de cambio en las condiciones de competencia del proceso de promoción, concluyendo que la modificación o renegociación del Contrato de Concesión, al no cambiar o alterar el factor de competencia, no pone en desventaja a los demás postores por lo que se mantienen las condiciones de competencia del proceso de promoción.
14. Con fecha 9 de enero de 2017, el equipo técnico de OSITRAN llevó a cabo una videoconferencia con 2 de los autores del estudio *"The Renegotiation of Public Private Partnerships Contracts (PPP): An Overview of its Recent Evolution in Latin America"*, los señores José Luis Guasch y Lincoln Flor, con el objetivo de discutir sobre los criterios y principios con que los países de América Latina deben encarar una renegociación de contrato, en el marco de una asociación pública privada; a saber:
- Preservar el valor por dinero en relación al contrato original.



- Garantizar un efecto neutro de la renegociación sobre el equilibrio económico financiero de las Partes
- Evitar que la renegociación sea utilizada para compensar ofertas agresivas.

Cabe indicar que en el referido estudio se concluye entre otros aspectos lo siguiente:

*"Tal como se ha expuesto, los principios clave para guiar las iniciativas de un país para abordar las renegociaciones son los siguientes. Cuando un gobierno se enfrenta a solicitudes de renegociación, el carácter sagrado del contrato/oferta original debe ser respetado a fin de preservar el valor por dinero del contrato original, y la oferta contractual o del concurso no debe ser violada. El operador debería seguir siendo responsable de su oferta y de los riesgos aceptados en el contrato. El equilibrio financiero de la oferta ganadora debería ser siempre el punto de referencia, y en caso el contrato deba ser modificado, el resultado debería tener un impacto de que los beneficios tengan un Valor Actual Neto igual a cero, y las modificaciones contractuales no deberían cambiar la matriz original de asignación de riesgos. La renegociación no debe ser usada para corregir errores en la oferta u ofertas excesivamente riesgosas o temerarias."*²

15. Con fecha 10 de enero de 2017, se efectuó un taller de trabajo con el Sr. José Luis Guasch, experto en regulación y asociaciones pública privadas, con el objetivo de comentar y validar los criterios y principios que sustentan el presente informe sobre el Proyecto de Adenda N° 1 del Aeropuerto Internacional de Chinchero.
16. A través del Oficio N° 0146-2017-MTC/25 notificado el 11 de enero de 2017, el Concedente remitió el Informe N° 018-2017-MTC/25 de la Dirección General de Concesiones, adjuntando el informe final remitido por IDEA-FRI (consultor)³, e indicando que dicha documentación tiene por objeto consolidar y ampliar el análisis respecto de las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda.⁴ Cabe indicar que el sentido del informe remitido no varía respecto de los anteriormente remitidos; no obstante, el Concedente presentó argumentos adicionales sólo respecto de las cláusulas a ser modificadas.
17. Con fecha 13 de enero de 2017, el Estudio Arbe abogados, presentó al OSITRAN un informe legal en el que evaluó las modificaciones contractuales contenidas en el Proyecto de Adenda N°1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chincheros. El referido Informe se elaboró en razón de la Orden de Servicio N° 1318-2016, requerido por OSITRAN (adjunto en Anexo 2).
18. El 18 de enero de 2018 se llevó a cabo la sesión de Consejo Directivo, acordando los directores continuar la misma el día 20 de enero del 2018. Al respecto, el día 18 de enero el Consejo Directivo tuvo a la vista el Informe N° 004-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el mismo que fue debatido por los directores, siendo que a pedido de la Presidencia del Consejo Directivo y con la aceptación de los demás miembros, se le hicieron adiciones y modificaciones de forma. Las adiciones están referidas al Principio de Valor por Dinero, responsabilidad presupuestal y supervisión de obras. Todos los cambios solicitados se han incorporado en el presente Informe bajo los fundamentos 132 a 139, 149, 222, 326, 327 y 330, el cual se suscribe en la fecha.



² Traducción libre del inglés. El texto original señala lo siguiente:

"As presented here the key principles to guide country initiatives to address renegotiations are as follows. When government are confronted with requests for renegotiation, the sacred character of the original contract/bid must be respected to preserve the value for money of the original contract, and the contractual or bid offer must not be breached. The operator should be held responsible for its offer and risks accepted in the contract. The financial equation of the winning offer should always be the reference point, and if the contract is to be modified, the outcome should have an impact of zero net present value of the benefits, and the contract modifications should not change the original risk allocation matrix. Renegotiation must not be used to correct errors in the bid or excessively risky or aggressive bids."

³ Cabe precisar que quien elaboró dicho informe fue el Sr. Edwin de Olarte Rojas.

⁴ Cabe indicar que a la fecha de elaboración del presente Informe, el Concedente no ha remitido comunicación en la que informe que el proceso de evaluación conjunta ha finalizado, tal como lo prevé el numeral 55.6 del artículo 55 del Reglamento de la Ley de APPs (DL 1224).

SITUACIÓN ACTUAL DE LA CONCESIÓN

19. El Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco fue suscrito entre el Estado Peruano, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wsi S.A., el 04 de julio de 2014, siendo el período de la concesión por 40 años.
20. El Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero se ubicará en los distritos de Huayllabamba y Chinchero, provincia de Urubamba, Región Cusco, a 29 Km. de la ciudad del Cusco.

Ubicación del Aeropuerto Internacional de Chinchero



Fuente: OSITRAN

Aspectos Generales del Aeropuerto Internacional de Chinchero

Área	3 569 772 m ³
Perímetro	13 062 m
Altitud	3 720 msnm
Movimiento de Tierras	16.8 MM m ³
Calle Rodaje	4 000 m
Plataforma	140 000 m ² / 13 posiciones comerciales
Capacidad Anual	4,5 mm (etapa inicial) – 5,7 mm pax. anuales
Puntos de Embarque	11 puntos de embarque
Terminal de Pasajeros	40 000 m ² / Nivel de servicio IATA "B"

Fuente: Plan de Negocios de Kuntur Wasi – Febrero 2016

21. Este contrato, considera dos etapas: la Etapa de Ejecución de Obras y la Etapa de Operación.

22. Respecto a la Etapa de Ejecución de Obras, ésta corresponde al periodo en el cual el Concesionario debe ejecutar las obras y adquirir, instalar y poner en funcionamiento el equipamiento necesario para el inicio de la operación del aeropuerto. Esta etapa está compuesta de 3 sub-etapas, las cuales se detallan a continuación:

- Sub Etapa 1, correspondiente a la ejecución de las obras de movimiento de tierras, que serán cofinanciadas a través de Pago por Obras (PPO).
- Sub Etapa 2, correspondiente a la ejecución de las obras que serán cofinanciadas a través del Fondo de Pagos del PAO⁵.
- Sub Etapa 3, correspondiente a la ejecución de las obras que no serán cofinanciadas.

23. La etapa de operación, corresponde al periodo en el cual el Concesionario debe operar la infraestructura aeroportuaria. Dicha etapa se inicia con la emisión de la autorización de funcionamiento y culmina con el término de la Concesión.

24. Cabe indicar que para iniciar las obras de acuerdo a la Cláusula 8.2 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe acreditar, entre otros requisitos, el cierre financiero, es decir que cuenta con los fondos necesarios para ejecutar las obras. Para tal efecto, el Concesionario presentó una solicitud de aprobación de Endeudamiento Garantizado Permitido (EGP) (Carta N° 119-2016-KW), la cual fue rechazada por el Concedente (Oficio N° 4601-2016-MTC), al considerar que la operación financiera propuesta por el Concesionario generaba un perjuicio económico al Estado. Debido a ello, el Concesionario remitió una propuesta de adenda 1 al Contrato de Concesión a efectos de viabilizar el financiamiento por parte de los Acreedores Permitidos.



III. MARCO LEGAL Y CONTRACTUAL APLICABLE

III.1 Sobre la modificación del Contrato de Concesión

25. 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.]



26. 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) establece lo siguiente:

"Artículo 53.- Modificaciones contractuales

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, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto".

5 El Fondo de Pagos de PAO, según la Cláusula 1.54 del Contrato de Concesión, es definido como el monto en valores corrientes establecido en la Propuesta Económica que forma parte del Contrato de Concesión como Anexo 13, el mismo que sirve de insumo para el cálculo de la alícuota por concepto de PAO, de acuerdo al procedimiento establecido en el Apéndice 1 del Anexo 23.

27. 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.
28. 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.]

29. Lo expuesto se encuentra recogido en la Cláusula 17.1 del Contrato de Concesión que, respecto de la modificación al Contrato, dispone lo siguiente:

"17.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a la otra Parte con copia a OSITRAN, con el debido sustento técnico y económico financiero y con la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

De conformidad con el Artículo 33° del TUO, el CONCEDENTE podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el CONCESIONARIO, cuando ello resulte conveniente, respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico – 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. OSITRAN emitirá opinión técnica respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes.

17.2 Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Sección, es de aplicación al presente Contrato lo dispuesto en el Artículo 9° del Decreto Supremo N° 146-288-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción a la inversión privada, y sus normas modificatorias".

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

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



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

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

[El subrayado y resaltado son nuestros.]

31. 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.]

32. 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.
33. 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.
34. 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 contrato⁶.
35. 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,

⁶ 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.

y luego de ello, solicitar la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia.

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

"Artículo 57.- Opiniones previas

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

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

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

57.4 La opinión 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.]

37. 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.

38. En el presente caso, si bien la solicitud de opinión técnica formulada por el Concedente fue realizada a través del Oficio N° 028-2016-MTC/25, recibido el 03 de enero de 2017, posteriormente, el 04 de enero de 2017, el Concedente remite el Oficio N° 0036-2017-MTC/25 en la que adjunta el Informe N° 005-2017-MTC/25, el cual reemplaza al Informe N° N° 003-2017-MTC/25 inicialmente presentado con su primera comunicación. Posteriormente, el MTC, mediante Oficio N° 089-2017-MTC/25 del 6 de enero de 2017, a requerimiento de OSITRAN, cumplió con remitir el sustento referido a las condiciones de competencia.



39. Por lo anterior, como quiera que el sustento faltante a cargo del MTC fue remitido a OSITRAN recién con fecha 06 de enero de 2017, consecuentemente, se deberá tomar en cuenta que el plazo para emitir la opinión técnica de OSITRAN vence el 20 de enero próximo.
40. En el marco de las disposiciones normativas señaladas con anterioridad, 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 17.1 del Contrato de Concesión.

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

41. 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.
42. 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.]

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

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

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

(...)

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

[El subrayado es nuestro.]

44. Asimismo, el inciso 7 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.
45. 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.
46. De otro lado, los “Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión”, aprobados por



Acuerdo de Consejo Directivo N° 557-154-04-CD-OSITRAN (en adelante, los Lineamientos), establecen los criterios a analizar en caso se presenten solicitudes de interpretación, modificación y reconversión de los Contratos de Concesión.

47. 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.
48. En lo que respecta específicamente al Contrato de Concesión materia de modificación, debemos señalar que la Cláusula 16.1 del Contrato de Concesión, establece lo siguiente:

"17.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a la otra Parte con copia a OSITRAN, con el debido sustento técnico y económico financiero y con la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados 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. OSITRAN emitirá opinión técnica respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes".

[El subrayado es nuestro.]

49. 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 y económico - financiero". 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.

50. En ese sentido, dentro del marco legal y contractual antes expuesto, será evaluado la propuesta de adenda N° 1 al Contrato de Concesión.

51. Finalmente, debe señalarse que la opinión técnica emitida por OSITRAN y contenida en el presente Informe tiene carácter no vinculante, de conformidad con el numeral 171.2 del artículo 171 de la Ley N° 27444, 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 DL 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.

IV. ANÁLISIS

52. Luego de revisar la solicitud de opinión sobre la propuesta de adenda N° 1 al Contrato de Concesión, remitida por el Concedente, así como lo establecido en el Contrato de Concesión y el marco legal vigente, se presenta nuestro análisis que consta de dos secciones:

- Análisis de admisibilidad de la solicitud de opinión
- Análisis de la propuesta de adenda

53. Cabe señalar que en lo que continúa del presente Informe, cuando hagamos referencia al Informe de Sustento del Concedente, nos estamos refiriendo de manera indistinta a aquellos



argumentos esgrimidos por el Concedente para sustentar la adenda, contenidos tanto en el Informe N° 005-2017-MTC/25 como en el Informe N° 018-2017-MTC/25.

IV.1 Análisis de admisibilidad de la solicitud de opinión

a) **Respecto del período de restricción contemplado en el DL 1224 para la suscripción de adendas.**

54. En primer lugar, debe tenerse presente que el artículo 54 del Reglamento del DL 1224 establece que durante los primeros tres (3) años contados desde la fecha de suscripción de los Contratos de Concesión, las entidades no pueden suscribir adendas. No obstante, contempla tres (3) supuestos excepcionales bajo los cuales es viable la modificación antes de dicho período, siendo estos los siguientes:

- a) La corrección de errores materiales;
- b) Los requerimientos sustentados de los acreedores permitidos, vinculados a la etapa de cierre financiero del contrato; o,
- c) La precisión de aspectos operativos que impidan la ejecución del contrato.

55. Al respecto, el Contrato de Concesión bajo análisis fue suscrito el 04 de julio del 2014, por lo que a la fecha han transcurrido dos años y seis meses desde su firma. En tal sentido, a fin de determinar la admisibilidad de la propuesta de adenda presentada por las Partes, en el marco de lo dispuesto en el ordenamiento legal, es necesario verificar si la propuesta de modificación contractual se encuentra dentro de los supuestos de excepción antes indicados.

56. De acuerdo con lo indicado por el Concedente, la solicitud de modificación contractual ha sido presentada por el Concesionario conjuntamente con los Acreedores Permitidos, vinculados a la etapa de cierre financiero del Contrato de Concesión:

"3.10 Los términos de la carta presentada por Goldman Sachs & Co. señalan:

"En el contexto del proceso de financiamiento del Proyecto, les manifestamos la necesidad que se efectúen ciertas modificaciones aclaratorias al Contrato de Concesión (principalmente a los Anexos 14 y 23) relacionados con la bancabilidad del proyecto a los fines de permitir al Concesionario lograr el Cierre Financiero.

3.11 En este caso, Goldman Sachs & Co. De conformidad con el Oficio N° 4739-2016-MTC/25 que traslada el Informe N° 1192-2016-MTC/25, cumple los requisitos establecidos en el numeral 1.1 del Contrato de Concesión para ser calificado como Acreedor Permitido, debido a que se encuentra incluido en la lista de instituciones financieras designadas como Banco Extranjero de Primera Categoría según lo indicado en la Circular 022-2016-BCRP, de fecha 4 de octubre de 2016, que reemplazó a la Circular 041-2013-BCRP."

3.12. De acuerdo con esto, para todos los efectos, el pedido de modificación al Contrato de Concesión presentada por Goldman Sachs & Co. cumple con lo establecido en el literal b) del artículo 54 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 para seguir con el trámite de la presente Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, ya que el límite temporal para suscribir adendas a los contratos de Asociación Público Privada tiene una salvedad cuando se produce a requerimiento de los acreedores permitidos."

(Subrayado Nuestro)



57. De lo expuesto, las modificaciones propuestas se sustentan principalmente en el pedido del Acreedor Permitido (Goldman Sachs) para efectuar modificaciones aclaratorias al Contrato de Concesión, relacionadas con la bancabilidad del proyecto a los fines de permitir al Concesionario lograr el Cierre Financiero.

58. Como se indicó en los antecedentes, mediante Carta N° 195-2016-KW de fecha 02 de diciembre de 2016, el Concesionario remitió al Concedente el proyecto de adenda N° 1 al Contrato de Concesión a solicitud de los Acreedores Permitidos (Goldman Sachs & Co), a efectos de obtener los recursos para acreditar el Cierre Financiero del proyecto. En dicho documento el Concesionario manifiesta que el Concedente tiene una lectura distinta del Contrato de Concesión sobre la determinación del PAO, lo cual impide la ejecución de las obras, por lo que alcanzan una propuesta de adenda.

59. En respuesta, el Concedente mediante Oficio N° 5015-2016-MTC/25 recibido el 03 de enero de 2017, precisó al Concesionario que los supuestos utilizados para el cálculo del PAO fueron de público conocimiento y, por consiguiente, eran conocidos por los postores, a través de la publicación en el Diario Oficial El Peruano (07 de enero de 2014) y la página institución de PROINVERSIÓN, del Acuerdo N° 1671-491-14-CD-OSITRAN del Consejo Directivo de OSITRAN de fecha 03 de enero de 2014.



60. De otro lado, según el Concedente, el Concesionario mediante Carta N° 196-2016-KW del 06 de diciembre de 2016, adjuntó la carta de Goldman Sachs en la que expresa la necesidad de realizar modificaciones contractuales al Contrato de Concesión.

61. En tal sentido, debemos resaltar que el Concedente en su Informe de sustento señala que la modificación contractual propuesta se enmarcaría dentro del literal b) del artículo 54 del Reglamento del D.L. N° 1224.



b) **Respecto al cumplimiento de los otros requisitos de admisibilidad.**

62. La Cláusula 17.1 del Contrato de Concesión prevé que toda solicitud de enmienda, adición o modificación deberá ser presentada a la otra parte, con copia al Regulador, con el debido sustento técnico y económico-financiero y con la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable. Asimismo, establece que el Concedente podrá modificar el Contrato previo acuerdo con el Concesionario, respecto de lo cual el Regulador emitirá opinión técnica, de acuerdo con las Leyes y Disposiciones aplicables.



63. Al respecto, conforme se advirtió líneas arriba, el artículo 22 del DL 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. En ese punto, el artículo 53 del Reglamento del DL 1224 agrega como otro requisito para la evaluación de la adenda, el que esta modificación procure no alterar la asignación de riesgos ni la naturaleza del proyecto.

64. 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
- La naturaleza del proyecto

- **Sustento Legal, Técnico y Económico-Financiero**

65. Con fecha 03 de enero de 2017, el Concedente remitió el Oficio N° 0028-2017-MTC/25, mediante el cual adjunta el proyecto de adenda al Contrato de Concesión a fin que el Regulador emita opinión en el marco del Decreto Legislativo N° 1224. Asimismo, con fecha 04 de enero de 2017, el Concedente mediante Oficio N° 0036-2017-MTC/25 remite el Informe N° 005-2017-MTC/25 por el que se sustenta la referida propuesta de adenda. Además, mediante Oficio N° 0089-2017-MTC/25, recibido el 06 de enero de 2017, el Concedente remitió su análisis de condiciones de competencia del proceso de promoción.
66. Finalmente, mediante el Oficio N° 0146-2017-MTC/25, recibido el 11 de enero del 2017, el Concedente remite el Informe N° 0018-2017-MTC/25 mediante el cual amplía el informe N° 005-2017-MTC/25.
67. En 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, y brinda razones de orden técnico, económico y legal que, a su juicio, dan sustento al proyecto de adenda.
68. 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.
69. Dicho ello, este requisito se tiene por cumplido; sin embargo, debe advertirse que la verificación del mismo no representa conformidad alguna sobre el fondo del sustento remitido. En tal sentido, la evaluación del contenido de la información, la suficiencia y pertinencia de las razones esgrimidas por el Concesionario, así como la evaluación de la propuesta de adenda remitida, serán desarrolladas en las secciones siguientes.
70. Finalmente, cabe indicar que, tal como se mencionó en los antecedentes del presente Informe, de manera extemporánea y al tercer día del plazo de emisión de opinión por parte de OSITRAN, el MTC remitió del Oficio N° 0146-2017-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 todo 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 reconvenir al MTC a efectos que cumpla estrictamente con el 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 anterior es indispensable para que OSITRAN cuente con el sustento completo dentro del plazo establecido legalmente, para poder evaluar de manera integral el sustento de las modificaciones contractuales propuestas por las partes.

- **El equilibrio económico financiero**

71. Con relación a este punto, mediante Informe de sustento, remitido adjunto al Oficio N° 0036-2017-MTC/25, el Concedente afirma que la adenda propuesta no afectará el Equilibrio Económico Financiero, sustentando su posición en el siguiente texto:



“5.20 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.

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

5.22 Asimismo, el proyecto de Adenda N° 1 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”.

72. De acuerdo a la evaluación de derechos y obligaciones de las Partes, establecidos en el Contrato de Concesión, el Concedente concluye que las modificaciones propuestas en la Adenda N° 1, no afectan el Equilibrio Económico Financiero de la Concesión.

73. En ese sentido, en atención a lo indicado por el Concedente en el Informe de sustento, se considera que éste ha cumplido formalmente con presentar el referido requisito de admisibilidad previsto en el Contrato de Concesión y la normativa vigente. No obstante ello, se debe indicar que el cumplimiento de dicho requisito de formalidad, no implica que lo afirmado por el Concedente sea correcto o que se encuentre debidamente sustentado, lo cual se verificará al momento de realizar el análisis de fondo de la solicitud de adenda, sin perjuicio de la evaluación que le corresponda realizar al Ministerio de Economía y Finanzas sobre si la propuesta de adenda N° 1 del Contrato de Concesión altera el equilibrio económico financiero, en concordancia con el artículo 57.2 del Reglamento de DL 1224.

- Las condiciones de competencia del proceso de promoción

74. Con relación a las condiciones de competencia, mediante Oficio N° 0089-2017-MTC/25 que complementa el Informe N° 005-2017-MTC/25 (remitido adjunto al Oficio N° 0036-2017-MTC/25), el Concedente señaló lo siguiente:

“En ese sentido, en tanto un proceso de renegociación no puede ni debe disminuir o menoscabar los beneficios resultantes de un proceso competitivo, cumplimos con señalar que el Fondo de Pagos del PAO y el Porcentaje de Reintegro del Cofinanciamiento, constituyeron el factor de competencia del proceso de promoción de la inversión privada para la entrega en concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco. De acuerdo con esto, las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda N° 1 no cambian, ni alteran el monto de Fondo de Pagos del PAO con el que el Concesionario se adjudicó ganador de la concesión a través de su oferta económica ni el Porcentaje de Reintegro del Cofinanciamiento, los cuales se mantienen de acuerdo a las Bases y al Contrato de Concesión.”

75. Sobre el particular, es importante resaltar que de conformidad con el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1224⁷, en todas las fases vinculadas al desarrollo de los proyectos regulados

⁷ 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

bajo dicha norma, vale decir, tanto en el diseño del contrato como durante el período de ejecución, lo cual evidentemente incluye los procesos de renegociación; debe aplicarse 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 de adecuada distribución de riesgos.⁸

76. En la misma línea, el artículo 22 del DL 1224 establece 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.
77. Por su parte, los numerales 2.4 y 2.5 del artículo 2 del Reglamento del DL 1224⁹, disponen que el Principio de Valor por Dinero tiene como objeto la búsqueda de la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, teniendo en cuenta una adecuada distribución de riesgos en todas las fases del proyecto de Asociación Público Privada. 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. Esta situación que debe mantenerse en los procesos de renegociación de contratos de Asociación Público Privada, en los que corresponde al MTC asumir la responsabilidad de garantizar el valor por dinero establecido en el contrato original, conforme lo establece el presente Reglamento.
78. 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.

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.
(...)”

⁸ “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”.

⁹ 2.4. El principio de valor por dinero tiene como objeto la búsqueda de la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, teniendo en cuenta una adecuada distribución de riesgos en todas las fases del proyecto de Asociación Público Privada. La generación de valor por dinero en las fases de desarrollo de las Asociaciones Público Privadas es responsabilidad del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local y puede darse de manera no limitativa al momento de: (...)
d. Asegurar las condiciones de competencia, a través de un proceso de promoción transparente, garantizando la igualdad de condiciones entre todos los participantes.

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

79. De acuerdo con lo expuesto, el Concedente manifiesta que las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda mantienen el factor de competencia del proceso de promoción mediante las cuales se adjudicó el proyecto, por lo que se tiene por cumplido con el requisito formal en este extremo. Sin perjuicio de lo anterior, en los siguientes acápite del presente Informe OSITRAN efectuará el análisis de fondo en el marco de sus competencias, a efectos de verificar que en el proyecto de Adenda N° 1 se respete el principio de valor por dinero, manteniendo la igualdad en las condiciones de competencia y el factor de competencia a las que se sometieron los participantes durante la adjudicación del proyecto, de conformidad con la normativa vigente.

- **La naturaleza del proyecto**

80. Con respecto a este requisito, en el Informe N° 005-2017-MTC/25, el Concedente señala lo siguiente:

“5.13 En efecto, mediante las presentes modificaciones no se intenta modificar las condiciones, naturaleza, características o el objeto del Contrato de Concesión, pues las modificatorias atienden a aspectos distintos al de la naturaleza del contrato, viabilizando aspectos necesarios para el inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, debido a que no se ha podido aprobar el Cierre Financiero derivado de la no autorización del Endeudamiento Garantizado Permitido presentado por el Concesionario.

5.14 La naturaleza de la concesión también forma parte del proyecto de Adenda N°1 como una declaración de las partes, con lo cual el Concedente y el Concesionario declaran que las modificaciones realizadas producto de la Adenda respetan la naturaleza de la concesión”

(Subrayado nuestro).

81. De lo indicado expresamente por el Concedente en su Informe N° 005-2017-MTC/25, la modificación propuesta no altera la naturaleza de la concesión, situación con la cual se daría cumplimiento al requisito de admisibilidad indicado líneas arriba. No obstante, debe indicarse que el cumplimiento de dicho requisito de formalidad, no implica que lo afirmado por el Concedente se encuentre debidamente sustentado, lo cual se verificará al momento de realizar el análisis de fondo de la solicitud de adenda.

IV.2 Análisis de la propuesta de adenda

IV.2.1. Primera Cuestión Previa: Sobre la Asignación de riesgos

82. Uno de los elementos clave en el diseño de las concesiones es la identificación de los riesgos y su adecuada asignación. Esto último tiene un importante impacto en el costo de capital y la bancabilidad de la concesión, dado que en el diseño de la concesión se busca establecer el equilibrio financiero del Concesionario, bajo una determinada asignación de riesgos. De este modo, una eventual modificación o reasignación de los riesgos establecidos en el Contrato de Concesión podría implicar una alteración del equilibrio financiero.
83. En un contexto de incertidumbre, el riesgo en una relación contractual debe ser asumido por aquella parte que se encuentra en mejor capacidad para mitigar ese riesgo; es decir, cada riesgo debe ser asignado a aquella parte con mayor capacidad para reducirlo o controlarlo a

menor costo^{10, 11, 12} La asignación del riesgo al más capacitado obedece a la estrecha relación que existe entre riesgos e incentivos, en la medida que cierto agente que está sometido a cierto riesgo, tendrá el incentivo a manejarlo de la mejor manera posible en función de su propio interés.¹³

84. Lo anterior es reconocido por el Reglamento del DL 1224, el cual en su numeral 2.4 establece como uno de los principios el de “valor por dinero”, con el objeto de buscar la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, teniendo en cuenta una adecuada distribución de los riesgos en todas las fases del proyecto de APP. Asimismo, señala que la generación de valor por dinero en las fases de desarrollo de las APP puede darse de manera no limitativa, entre otros, al momento de identificar los riesgos y distribuirlos a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos.
85. De otro lado, conforme a 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, que rigen el actuar de OSITRAN, los principios generales aplicables al análisis de procedencia y opinión técnica para las modificaciones y reconversiones de contratos de concesión, son los siguientes:



- Equilibrio¹⁴
- No discriminación
- Beneficio – Costo
- Transparencia
- Bienestar de los Usuarios¹⁵

¹⁰ Kerf, M. et. al., (1998). *Concessions for infrastructure: A Guide to the Design and award*. Technical Paper N° 389. Word Bank.

¹¹ Macho-Stadler, I. y D. Perez-Castrillo (2001). *An introduction to the Economics of Information*. Incentives and contracts, Oxford University Press.

¹² Estache, A. y G. de Rus (2003). *Privatización y regulación de infraestructuras de transporte: Una guía para reguladores*. Banco Mundial – Alfaomega, páginas 23-25.

¹³ Pereira, A. (2008). *Asignación de riesgos en concesiones viales: Evaluación de la aplicación de mecanismos de mitigación de riesgos en contratos de concesión en Uruguay*. Documento N° 20/08, Departamento de Economía, Universidad de la República.

¹⁴ 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]

¹⁵ Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión.

"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.

En caso de presentarse un conflicto entre los principios mencionados prevalecerá sobre el resto el principio de bienestar de los usuarios, en tanto no afecte la sustentabilidad del servicio. En el caso que uno o más principios se incumplan, OSITRAN tomará en cuenta tal situación para emitir su opinión a la solicitud presentada."



86. En el caso específico de esta concesión, los riesgos fueron asignados a las Partes a través del Contrato de Concesión. En esa línea de razonamiento, el análisis de las cláusulas contenidas en la propuesta de adenda se realizará verificando que las mismas no alteren dicha asignación de riesgos; destacándose que en caso que alguna de las cláusulas propuestas no acompañe el sustento debido, OSITRAN observará dicha circunstancia, para señalar que no procede dicha modificación o que corresponderá a la autoridad competente definirlo, dentro del marco del DL 1224 y su Reglamento.

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

87. Al respecto, conforme al numeral 22.316 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 Reglamento¹⁷, 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.



88. 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. En otras palabras, de acuerdo a la normativa citada, OSITRAN no tiene la responsabilidad de determinar el contenido de las modificaciones contractuales.



IV.2.3. Sobre el sustento de la modificación del esquema de Pago y otorgamiento de Adelanto

89. De la revisión integral de la propuesta de adenda remitido por el Concedente se advierte la existencia de 2 principales modificaciones planteadas, a saber: la variación del esquema de Pago y el otorgamiento de adelanto al Concesionario. En tal sentido, el presente acápite tiene por objeto evaluar principalmente dichas modificaciones, sin perjuicio de efectuar posteriormente en análisis de las cláusulas respectivas.



90. Cabe precisar que el presente análisis se realiza considerando las características particulares que posee este Contrato de Concesión. A la fecha, este Contrato de Concesión es el único que posee un esquema de económico financiero mixto¹⁸, en el cual una parte de la ejecución

¹⁶ "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."

¹⁷ "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."

¹⁸ De acuerdo al artículo 13 del Decreto Legislativo N° 1224, los proyectos de Asociación Público Privada se dividen en Cofinanciada y Autofinanciada:

"Artículo 13.- Clasificación

El Informe de Evaluación a cargo del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local indica la clasificación del proyecto de Asociación Público Privada, según:

de obras (sub etapas 1 y 2) es de naturaleza cofinanciada, mientras que otra parte de la misma (sub etapa 3) es de naturaleza autofinanciada, abarcando la etapa de operación (35 años) bajo esta modalidad. Asimismo, esta Concesión corresponde a un proyecto nuevo (*greenfield*) por ejecutar (construir) y, por ende, no se encuentra ni ha estado en etapa de operación.

91. Respecto al objeto de la adenda, el Concedente ha señalado en el punto 7 de su informe de sustento, que contiene dos elementos primordiales que generan las modificaciones, eliminaciones e incorporaciones de cláusulas del Contrato de Concesión. Dichos elementos corresponden a la modificación del esquema de pago original (de pago diferido en 15 años a pago vía liquidación por hito ejecutado) y a la entrega de un adelanto al Concesionario a los treinta (30) días siguientes de la firma de la adenda al Contrato por un monto US\$ 40,3 millones más IGV.

a) Respecto al cambio del esquema de pagos por avance de obras

92. En relación al cambio del esquema de pagos por avance de obras, el Concedente señala en su Informe de sustento que es consecuencia de la imposibilidad del Concesionario de realizar el cierre financiero, luego que se rechazó el EGP presentado por el Concesionario. Asimismo, el MTC agrega que:

" 7.2 La propuesta del cambio de esquema diferido a un esquema de avance de obras (PPO 2) se suscita dado que el esquema de pagos actual mediante PAO Trimestral, es un esquema de pagos diferido que contempla un descalce correspondiente a los intereses del financiamiento durante la construcción generados entre las obras financiadas por el Concesionario y el pago de las Obras por parte del Concedente mediante cuotas PAO. Es importante mencionar que dichos intereses no pueden ser reconocidos en la tasa promedio de Financiamiento ni están contemplado en el spread del 2.5% de la fórmula del PAO contenida en el anexo 23 del Contrato de Concesión.

7.3 Al respecto, debido a que no se cuenta con marco contractual para el reconocimiento de dicho descalce, y siendo este lesivo para el Estado por ser muy costoso es conveniente cambiar el esquema de pagos por un esquema de avance de obra denominado (PPO 2) el cual eliminarla mencionado descalce generado por los pagos diferidos

7.4. Es importante mencionar que con el objetivo de no cambiar el valor del Fondo de Pagos, monto que fue factor de competencia definido en la Propuesta Económica, el esquema de pagos por avance de Obra solo reconocerá hasta US\$ 264,750,8697 millones (doscientos sesenta y cuatro millones setecientos cincuenta y ocho mil seiscientos noventa y siete y 00/100 Dólares), sin considerar ningún ajuste y en función al Programa de Ejecución de Obra aprobado."



a. Cofinanciada: es aquel proyecto de Asociación Público Privada que requiere cofinanciamiento o el otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tienen probabilidad significativa de demandar cofinanciamiento.

b. Autofinanciada: es aquel proyecto de Asociación Público Privada con capacidad propia de generación de ingresos, que no requiere cofinanciamiento y cumple con las siguientes condiciones:

- Demanda mínima o nula de garantía financiera por parte del Estado, conforme lo establece el Reglamento del presente Decreto Legislativo.

- Las garantías no financieras tengan una probabilidad nula o mínima de demandar cofinanciamiento, conforme lo establece el Reglamento del presente Decreto Legislativo."

93. De lo anterior, se aprecia que para el MTC el sustento para el cambio del esquema de pagos por avance de obras radica, en que no se cuenta con marco contractual para reconocer el descalce que se genera en los intereses del financiamiento en el periodo comprendido entre la ejecución de obras financiadas por el Concesionario y el pago de las mismas por parte del Concedente mediante cuotas PAO. Según el Concedente, este descalce *no se encuentra cubierto en el spread del 2,5% de la fórmula del PAO contenida en el anexo 23 del Contrato de Concesión*. Finalmente, refiere que la modificación del esquema de pago no cambia el valor del Fondo de Pagos del PAO, el mismo que fue factor de competencia definido en la Propuesta Económica (US\$ 264,7 millones).
94. Al respecto, debemos señalar que lo afirmado por el MTC no es consistente con lo señalado en el Oficio N° 5015-2016-MTC del 02 de enero de 2016. En dicho Oficio, el propio MTC responde a la carta N° 195-2016-KW del Concesionario, por la que solicita una adenda al Contrato de Concesión; en los términos siguientes:

"(...) los supuestos utilizados para el cálculo de la cuota PAO fueron de público conocimiento de los postores, a través de la publicación del Acuerdo N° 1671-491-14-CD-OSITRAN del Consejo Directivo de OSITRAN de fecha 3 de enero de 2014.

A través de la referida publicación, se hizo de público conocimiento los siguientes aspectos referidos al Régimen Económico Financiero del AICC, contenidos en el Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN:



105. En relación al Anexo 23 –Apéndice 1 referido al Régimen Económico Financiero, la fórmula establecida en el apartado x del numeral 1.2, en el que se trata del desembolso del PAO, se plantea un spread de 2,5% sobre la tasa promedio ponderada del cierre financiero.



106. Al respecto, el Entregable 4-B: Modelo Económico Financiero, considera la siguiente metodología para estimar el costo de la deuda. La fórmula utilizada para el cálculo del costo de la deuda (kd) es la siguiente: (...)

107. Así, el costo de deuda referencial utilizado en el modelo financiero obtenido de la fórmula anterior, es de 7.02%, al cual se le suma un spread adicional de 2.5%, para estimar la tasa de intereses a ser utilizada en la fórmula que determina el monto de la cuota PAO.



108. Este spread adicional refleja el valor del dinero en el tiempo correspondiente a los intereses intercalares generados por el descalce que existe entre las obras financiadas por el Concesionario y el pago de las obras por parte del Concedente mediante cuotas PAO. Cabe señalar que las obras son realizadas por el Concesionario entre los años 2016 al 2020 y el pago por dichas obras se realiza de manera trimestral a partir del año 2021 mediante las referidas cuotas.

109. Sobre el particular, en el modelo financiero se verifica que el monto referencial de las cuotas anuales de PAO estimado en base a una tasa de interés de 9.52% (7.02% + 2.5%) y un periodo de repago contado desde el inicio de operaciones (2021) traídos a valor presente genera un VAN menor al VAN obtenido de las inversiones pagadas por el Concesionario¹⁹. El spread que genera un VAN equivalente para ambos flujos de caja futuros es

¹⁹ A precios constantes.

aproximadamente de 2.72456%. Considerando lo antes señalado, el spread de 2.5% fijado en el modelo financiero es razonable y tiene un fundamento financiero ya que recoge implícitamente el valor de dinero en el tiempo de los intereses generados en la etapa de obras”.

*De acuerdo con esto, su representada y los demás postores conocieron las estimaciones utilizadas para el cálculo de la cuota PAO a través de la opinión emitida por OSITRAN – Acuerdo N° 1671-491-14-CD-OSITRAN del Consejo Directivo de OSITRAN de fecha 3 de enero de 2014 – publicada en el Diario Oficial El Peruano y en portal institucional de PROINVERSIÓN con fecha 07 de enero de 2014, en cumplimiento de la Ley N° 27701.
(...)”*

(Subrayado nuestro)

95. En dicho Oficio el Concedente reconoce, que al publicarse el Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, se hizo de conocimiento público que el referido porcentaje del 2,5% de la fórmula del PAO contenida en el anexo 23 del Contrato de Concesión sí contempla los intereses por el descalce entre la ejecución de obras financiadas por el Concesionario y el pago de las obras por parte del concedente mediante cuotas PAO.



96. Cabe precisar que este aspecto fue aclarado oportunamente por el Regulador y fue de público conocimiento del MTC y del Concesionario (cuando aún era postor), ya que el Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, aprobado mediante Acuerdo N° 1671-491-14-CD-OSITRAN del Consejo Directivo de OSITRAN de fecha 03 de enero de 2014, fue publicado en el Diario Oficial El Peruano (7 de enero del año 2014) y en el portal web de Proinversión²⁰.

97. Adicionalmente a lo expuesto, Proinversión en su Informe N° 01-2016/DP/SDGP/JPAE, remitido al Concedente mediante Oficio N° 372-2016/PROINVERSIÓN/DE²¹, de fecha 26 de octubre de 2016, concluye que “los postores conocieron las estimaciones utilizadas para el cálculo de la cuota PAO a través de la opinión emitida por OSITRAN – Acuerdo N° 1671-491-14-CD-OSITRAN”. Dicho Acuerdo, tal como se ha señalado, recogió el Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN en el que se detalla lo que cubre el referido 2,5% de la fórmula del PAO.



98. En ese sentido, el sustento remitido por el Concedente sobre las modificaciones contractuales referidas al Esquema de Pagos por avance de Obras, específicamente aquel que señala que el descalce entre la ejecución de obras financiadas por el Concesionario y el pago de las obras por parte del concedente mediante cuotas PAO no se encuentra cubierto en el spread del 2,5% de la fórmula del PAO contenida en el anexo 23 del Contrato de Concesión, debemos señalar que el mismo no es consistente con lo señalado por el propio MTC en su Oficio N° 5015-2016-MTC y, además, no es correcto, tal como lo sustentó en su oportunidad el Regulador mediante su Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN.



99. Adicionalmente, el Concedente señala que con este nuevo esquema de pago, el Estado no asumirá los costos de financiamiento en los que incurra el Concesionario. Al respecto, debemos precisar que, si bien desde un enfoque económico para el Estado puede resultar conveniente, no puede obviarse que conforme al artículo 22 del DL 1224 y artículo 53 del

²⁰ Al respecto revisar la dirección electrónica:
<http://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=5379>, sección “Documentos del Proceso” subsección “Contrato”, que constituye información del proceso licitatorio.

²¹ El Oficio N° 372-2016/PROINVERSIÓN/DE fue respuesta al Oficio N° 4109-2016-MTC/25 del MTC a través del cual consulta a Proinversión sobre si durante el proceso de promoción del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, los postores tuvieron conocimiento o acceso a los informes financieros elaborados por el Consultor Integral, que sustentaron la versión final del Contrato de Concesión.

Reglamento del DL 1224; el Estado debe buscar que se mantenga el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, así como procurar no alterar la asignación de riesgos ni la naturaleza del proyecto, tal como se señala en la sección IV.2.3.c) del presente informe.

b) Respecto al otorgamiento de un adelanto de pago al Concesionario

100. En relación al otorgamiento de un adelanto al Concesionario, el MTC señala en su Informe N° 005-2017-MTC/25 que:

"7.5 (...)Ante dicha situación y considerando el objetivo de no cambiar el valor de Obra asociada al Fondo de Pagos del PAO por US\$ 264,750,8697 millones (doscientos sesenta y cuatro millones setecientos cincuenta y ocho mil seiscientos noventa y siete y 00/100 Dólares), y por lo tanto no reconocer intereses, gastos y costes asociados a alguna facilidad que permita liquidez para iniciar la ejecución de Obra se genera la necesidad de contar con un adelanto que permita dar viabilidad al proyecto. (...)"

101. De lo expuesto, el Concedente señala que el proyecto requiere contar con liquidez que permita iniciar la ejecución de la Obra, por lo menos para cubrir las necesidades de los primeros meses previos a la valorización de los avances. Para tal efecto y considerando no cambiar el valor del FPAO -que implica no reconocer intereses, gastos y costes asociados a alguna facilidad que permita liquidez para iniciar las obras- se genera la necesidad de contar con un adelanto que viabilice el proyecto.
102. Del punto 9. del Informe N° 005-2017-MTC/25, que sustenta el valor del adelanto, se deduce que la determinación del adelanto no es el resultado de un análisis de optimización del flujo de caja, sino que únicamente se basa en las necesidades de inversión del Concesionario para cumplir con el hito de mayor valor durante el periodo de inversión, más las necesidades del primer mes del trimestre siguiente, e incorporando un ajuste de 10% por los probables retrasos de pago del Estado, como se observa a continuación:

"9.5 El criterio utilizado para la determinación del adelanto es en base a las necesidades máximas que el Concesionario tendrá en la ejecución de inversiones en un trimestre determinado. De la tabla N° 1, se observa que dicho requerimiento máximo se da en el trimestre que comprende los meses del 30 de abril del 2021 hasta el 30 de junio del 2021 más el mes de julio de 2021, en tanto en dicho mes se deberá continuar con las obras y el cobro del hito trimestral recién se obtendrá al finalizar julio. En dicho trimestre, el monto de inversión requerido es de US\$ 35,337,529 al cual se le agrega US\$193,915, con lo cual se obtiene, US\$35,531,444, que vendría a ser el monto a Adelantar."

(...)

"...Por otro lado, con respecto a la variable cobro de los PPOs, si bien el Contrato de Concesión contempla un mes de desfase para hacer efectivo dicho costo posterior al reconocimiento trimestral de las inversiones. Es la práctica, el desfase en el cobro de los PPOs podría llegar a ser mayor al establecido previamente, es por ello que se considera conveniente tomar en cuenta un ajuste de +10% (aproximadamente) por posibles contingencias que el Concesionario tendrá en la etapa de ejecución de inversiones."

103. Como puede apreciarse, el Concedente considera que, en la práctica, existirá un desfase en el plazo de pago de los PPOs (establecido en 30 días en el Contrato de Concesión), por lo que según dicha entidad, correspondería incorporar un ajuste de 10% en el valor del adelanto.
104. Respecto al valor o monto del adelanto, el Concedente determina que ascendería a US\$ 40,3 millones más IGV, con lo cual el valor del adelanto sería de US\$ 47,55 millones.



105. Al respecto, consideramos que el Concedente no ha fundamentado la necesidad, ni ha efectuado el cálculo de manera adecuada del valor del adelanto a pagar al Concesionario, debido a que ha establecido dicho valor de manera arbitraria, sin considerar que el adelanto debe responder a las necesidades de liquidez del proyecto, sin generar elevados saldos de caja.
106. Sobre el particular, en el modelo económico financiero adjunto al Oficio N° 0028-2017-MTC/25, se aprecia que en 53 meses de un total de 60 meses que dura la etapa constructiva, el saldo de caja es positivo y; en promedio, supera los US\$ 18,2 millones. Por otro lado, en los 7 meses restantes del periodo de ejecución de Obras el saldo de caja es nulo.
107. Asimismo, debe señalarse que en el referido modelo económico financiero se observa que en dos meses, abril y julio de 2021, considerados por el Concedente para determinar el valor del adelanto, se presentan excedentes de caja por US\$ 2 y US\$ 35 millones, respectivamente, evidenciando que aún en los meses que hay una mayor necesidad de recursos, el criterio propuesto (suma arbitraria de 4 meses más un ajuste de 10%), no resulta adecuado a efectos de establecer un nivel de adelanto al Concesionario que no genere un uso ineficiente de los recursos públicos.

108. En consecuencia, el adelanto propuesto por el Concedente genera elevados excedentes de caja en el periodo constructivo, lo que constituye una ineficiencia en el uso de los recursos públicos, evidenciando que el adelanto propuesto no optimiza el flujo de caja del proyecto. En este contexto, consideramos que el Ministerio de Economía y Finanzas debe evaluar el monto del adelanto considerado por el Concedente, en el marco de sus atribuciones.

109. En relación al pago adicional de 10% del adelanto por desfase en el cobro de PPOs, consideramos que este ajuste implica un traslado injustificado del riesgo de demora en los pagos del Estado, del Concesionario hacia el Concedente.

110. Asimismo, asumiendo que el Concedente exceda los plazos para hacer el pago del PPO, el Contrato de Concesión en el Apéndice 1 del Anexo 23, ya establece una compensación al Concesionario, que corresponde a un interés moratorio equivalente a la tasa LIBOR más dos por ciento (2%) anual, calculado sobre el monto del cofinanciamiento que corresponda desembolsar.

"1.3 Tasa de Interés Moratorio

En el caso que el CONCEDENTE incumpliese en depositar en el Fideicomiso los montos correspondientes por concepto de PPO y PAO en las fechas establecidas y origine el incumplimiento del pago de dichos montos al CONCESIONARIO, se generará un interés moratorio equivalente a la LIBOR más dos por ciento (2%) anual, calculado sobre el monto del PPO o PAO que corresponda desembolsar. El referido interés se aplicará a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del pago hasta la fecha del pago efectivo.

Los montos que se generen por este concepto serán abonados por el CONCEDENTE a la cuenta del Cofinanciamiento PPO y Cuenta PAO para su cancelación junto con el desembolso a favor del CONCESIONARIO del PPO o PAO que corresponda. "

111. Por tal motivo, no tiene justificación considerar ajuste o pago adicional alguno para el adelanto por concepto de desfase o retraso en el pago del cofinanciamiento, por cuanto el Contrato de Concesión ya establece una compensación para el Concesionario por demora en el pago del PPO. Cabe precisar que esta observación fue advertida en la ayuda memoria

remitida por OSITRAN al MTC el 22 de diciembre de 2016, la cual no ha sido considerada ni citada en el Informe N° 005-2017-MTC/25.

112. En tal sentido, este organismo regulador considera que la determinación del valor del adelanto propuesta por el Concedente en el punto 9. del Informe N° 005-2017-MTC/25, corresponde a un monto determinado de manera arbitraria sin sustento técnico en su modelo económico financiero, evidenciando dicho modelo un ineficiente uso de recursos públicos, lo cual debe ser evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas en el marco de sus atribuciones.
113. En conclusión, tal como se ha señalado, el sustento presentado por el Concedente para la modificación del esquema de pago y el otorgamiento de un adelanto para el Concesionario, no es suficiente para motivar la viabilidad de la propuesta adenda remitida al Regulador.

c) Respecto al cumplimiento de los requerimientos establecidos por normativa de APPs para toda modificación contractual

114. Adicionalmente, debemos señalar que la propuesta de adenda remitida por el Concedente tampoco cumple con los requerimientos establecidos en la normativa de APPs. En efecto, conforme se advirtió en el acápite IV.1.b), el artículo 22 del DL 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. En ese punto, el artículo 53 del Reglamento del DL 1224 agregó como requisito para la evaluación de la adenda, el que esta modificación no altere la asignación de riesgos ni la naturaleza del proyecto.

115. En efecto, independientemente que el Concedente haya cumplido con la presentación de la evaluación de dichos aspectos requeridos por la normativa de APPs, luego de evaluada la documentación de sustento remitida por el MTC, OSITRAN debe señalar que la propuesta de adenda al Contrato de Concesión sí altera las condiciones originales de competencia, así como la asignación de riesgos establecidas en el Contrato de Concesión, tal como a continuación se sustenta:

- Adenda altera las Condiciones de Competencia

116. Sobre el particular, de la revisión del sustento proporcionado por el Concedente se advierte que este no ha tomado en cuenta en su análisis, que el cambio de modalidad de pago y otorgamiento de adelanto, sí alteran las condiciones originales de competencia del proceso de promoción de la inversión privada.
117. En efecto, cabe recordar que el Fondo de Pagos del PAO (FPAO) constituyó una de las variables del factor de competencia en el proceso licitatorio, el cual se pagaría de manera trimestral al postor ganador al finalizar la etapa de ejecución de las obras. Este factor, al no estar relacionado a partida específica alguna²², podría incorporar, entre otros, los gastos relacionados al financiamiento de la etapa de ejecución de las obras.
118. En tal sentido, los postores debían evaluar como parte de su oferta (FPAO) no sólo cuánto les costaría construir y equipar el aeropuerto -obras de la sub etapa 2-, sino también los costos del financiamiento correspondiente. Así, considerando el cambio de esquema de pago

²² Circular N° 60, consulta N° 105:

"(...) Por su parte, el PAO no está asociado a ninguna partida, puesto que constituye el monto que requiere el Concesionario en función de su rentabilidad objetivo u otros criterios que juzgue conveniente."

propuesto en la Adenda, las necesidades de financiamiento de los postores habrían sido menores y en consecuencia los gastos por obtener financiamiento también se habrían reducido, permitiendo a los postores ofertar un monto menor o distinto al que ofertaron por concepto de FPAO, lo cual implica claramente una afectación del factor de competencia.

119. Dicha afectación es mayor si se hubiese considerado en el concurso que inicialmente el FPAO incluía el adelanto que hoy se propone vía adenda por US\$ 40,3 millones más IGV, en cuyo caso los postores no habrían tenido la necesidad de solicitar financiamiento alguno para la ejecución de la sub etapa 2, con lo cual la oferta de los postores habría sido aún menor por concepto de FPAO.
120. Por lo expuesto, OSITRAN considera que incluir un esquema de adelanto de pago por avance de obras al Contrato de Concesión, sí altera las condiciones originales del proceso licitatorio, dado que tiene una implicancia directa en el factor de competencia (FPAO) que los postores hubieran ofertado de haberse realizado bajo este esquema propuesto por la adenda. En ese sentido, la adenda en este extremo contraviene el DL 1224, contrariamente a lo sustentado por el Concedente.

- Adenda traslada el riesgo de financiamiento del Concesionario al Estado

121. Respecto a la asignación del riesgo de financiamiento, debe precisarse que el estudio de Modelación y Promoción del Concurso de Proyectos Integrales, entregable 3-B – Bloque 1: Análisis y Matriz de Riesgo (febrero de 2014), que fue de conocimiento del Concedente durante el proceso de Licitación, señala que el riesgo de financiación reside en el Concesionario, y este debe conseguir la estructuración financiera de la operación durante el período determinado en el Contrato para que no se produzca caducidad.
122. Los Lineamientos para el Desarrollo de las Fases de Formulación y Estructuración en los Proyectos de APP²³, aprobados por el Ministerio de Economía y Finanzas mediante Resolución Directoral N° 005-2016-EF/68.01, señalan que este riesgo debe ser asignado al Concesionario en la medida que es el responsable de obtener los recursos para financiar las inversiones del proyecto, y que la no obtención de financiamiento en el plazo establecido para tal fin dará lugar a la resolución contractual por incumplimiento del concesionario.
123. En tal sentido, tanto desde una perspectiva específica de acuerdo a los documentos que sustentaron el proyecto de concesión, como desde una perspectiva general, el riesgo del

²³ "LINEAMIENTOS PARA EL DESARROLLO DE LAS FASES DE FORMULACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN EN LOS PROYECTOS DE APP

(...)

**Riesgo de financiamiento
a Identificación**

El riesgo de financiamiento consiste en la imposibilidad de negociación y firma de un contrato de financiamiento del proyecto en el plazo previsto en el contrato de concesión.

b Práctica recomendada para la asignación del riesgo

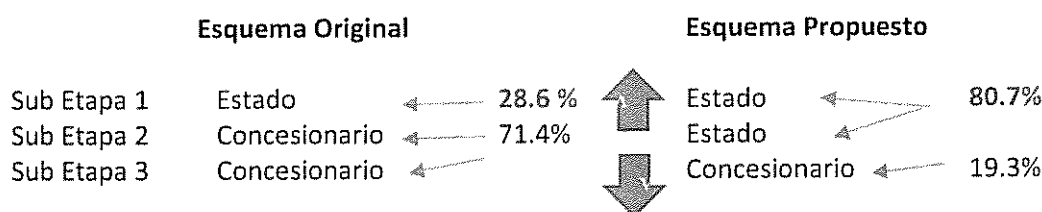
Este riesgo debe ser asignado al concesionario en la medida que, es el responsable de obtener el financiamiento para financiar las inversiones del proyecto. Generalmente la no obtención de financiamiento en el plazo establecido para tal fin (y su prórroga caso de existir ésta) dará lugar a la resolución contractual por incumplimiento del concesionario.

La transferencia del riesgo de financiamiento al concesionario implica que este debería acometer el proyecto, incluso con fondos propios, si no es capaz de cerrar el financiamiento en el plazo determinado a tal fin, de esta manera el cierre financiero se acreditará con sus fondos propios. El concesionario se obliga a obtener el financiamiento requerido en un determinado plazo, a fin de dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el contrato y debe obtener el financiamiento a su cargo bajo su propio costo y riesgo, sin contar con ningún fondo o garantía del concedente, salvo en los casos excepcionales en los que se haya establecido expresamente una garantía en el contrato original."

(Subrayado nuestro)

Financiamiento es asignado al Concesionario; no obstante, con el proyecto de Adenda presentado por el Concedente se busca que dicho riesgo sea trasladado en mayor grado al Concedente.

124. En efecto, como se grafica en el siguiente cuadro, en la versión original del Contrato de Concesión²⁴, el Concesionario era responsable por el financiamiento de las sub etapas 2 y 3, que según el Programa de Obras correspondía al 71,4% del presupuesto total, mientras que el Concedente tenía a su cargo el financiamiento de la sub etapa 1. Sin embargo, con el proyecto de adenda, el Concesionario sólo es responsable por el financiamiento del 19,3% del presupuesto total de las obras, mientras que el Estado debe asumir el financiamiento por el 80,7% restante, mediante cofinanciamiento PPO1 y PPO2.



125. Como puede apreciarse en el gráfico anterior, la asignación del riesgo de financiamiento se invierte, al pasar de un esquema de financiamiento del Concesionario a uno de financiamiento del Estado, tal cual propone el Proyecto de Adenda. Esto evidencia una clara variación de los términos originales del Contrato en detrimento del Estado.



126. Este incremento de riesgo implica que el Concedente debe procurar fondos a partir de endeudamiento soberano para pagar al Concesionario por la sub etapa 2 desde antes del inicio de la ejecución de las obras; mientras que en la versión original del Contrato de Concesión, el Concedente debía provisionar los recursos para pagar al Concesionario por la sub etapa 2 a partir del sexto año, inicio de la etapa de operación.



127. Tal como puede advertirse, el Estado se constituye en el mayor proveedor de recursos financieros de corto plazo para la ejecución de la Sub etapa 2 con US\$ 264,7 millones, que sumados a los US\$ 145,2 millones²⁵ de la Sub etapa 1, hacen un total de US\$ 409 millones que el Estado debe asumir en el corto plazo, a diferencia del esquema original planteado por el Contrato de Concesión. En efecto, actualmente el Contrato de Concesión señala que esos US\$ 264,7 millones iban a ser desembolsados de manera periódica por el Estado, recién partir del sexto año, que corresponde al inicio de la etapa de operación.



128. El traslado del riesgo de financiamiento es aún más perjudicial para el Estado, si se considera, como se ha mencionado anteriormente, que el Proyecto de Adenda establece un adelanto de US\$ 40,3 millones a favor del Concesionario, que debe pagarse luego de treinta (30) días de firmada la adenda y antes de iniciar las obras de la sub etapa 2.

129. Es necesario mencionar que el MTC fue alertado sobre la posición de OSITRAN respecto al transferencia del riesgo de financiamiento que implica el Proyecto de Adenda, mediante la ayuda memoria remitida por correo electrónico el 22 de diciembre de 2016. No obstante, a pesar de contar con dicha información, queda claro que el Informe N° 005-2017-MTC/25 no sólo no levanta las observaciones planteadas en dicho documento, sino que simplemente ni las menciona como un punto importante a considerar en el análisis.

²⁴ Esto se desprende de la lectura del Anexo 23 del Contrato de Concesión.

²⁵ Esta cifra considera el ajuste de 20% por riesgo de diseño a que se refiere el Apéndice 2 del Anexo 23.

130. Por lo expuesto, respecto a la asignación de riesgos establecidos en el Contrato de Concesión, este Organismo Regulador considera que el cambio de modalidad de pago y el otorgamiento de un adelanto al Concesionario generarán una transferencia del riesgo de financiamiento del Concesionario al Concedente, y con ello se altera drásticamente la asignación de riesgos original del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, contrariamente a lo afirmado por el Concedente quien indica que la adenda no altera riesgo alguno del proyecto.

- La adenda desvirtúa el esquema de una APP (valor por dinero y asignación de riesgos)

131. Como se ha señalado previamente, el Proyecto de Adenda trasfiere el riesgo de financiamiento del Concesionario al Estado a través del nuevo esquema de pago por avance de obra, esto es más evidente si se considera que se otorga al Concesionario además un adelanto por US\$ 40,3 millones más IG. V. Esto último implica que el Estado, antes del inicio de la etapa de ejecución de obras, desembolsa al Concesionario el valor del adelanto. Esta situación no corresponde a un esquema de pagos en el marco de una Asociación Pública Privada (APP), para una Concesión con componente autofinanciado que ni siquiera se encuentra en la fase de inversión; pues incorpora elementos de obra pública que sí permite la realización de adelantos (directo y por materiales), lo cual se rige bajo la Ley de Contrataciones del Estado (Ley N° 30225) y su reglamento (Decreto Supremo N° 350-2015-EF).

132. En ese sentido, considerando estos elementos que incorpora la propuesta de adenda es recomendable que las mismas sean evaluadas desde la perspectiva del Principio de Valor por Dinero, verificando que las ventajas de efectuar el proyecto a través de una APP se mantengan considerando las modificaciones planteadas.

133. Al respecto, es necesario señalar que en la estructuración de la concesión a cargo de PROINVERSION se efectuó un análisis de valor por dinero el cual concluyó que el proyecto del Aeropuerto Internacional de Chincheros generaba valor por dinero y, por tanto, debía realizarse bajo una APP. Dicha evaluación fue recogida en el "Informe N° 9A – Estudio de Preinversión a nivel de factibilidad" (setiembre 2013) realizado en el marco de la normativa de APPs vigente en aquel momento, comprendida por el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N°146-2008 en conjunto con el Decreto Supremo N° 226-2012-EF. Cabe precisar que dicho cálculo se sustentó en la cuantificación y distribución de los riesgos retenidos y transferidos, identificados durante la elaboración de los estudios de factibilidad.

134. Así, de acuerdo a dicho marco normativo se establecía que los proyectos tengan una evaluación de Valor por Dinero, siguiendo una metodología que el Ministerio de Economía y Finanzas estableció, tal como se realizó para el proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero. Ante esto, por tanto, corresponde que cualquier modificación al diseño original del contrato también tenga una evaluación de Valor por Dinero que permita verificar si el esquema planteado permite mantener el proyecto como una APP.

135. Adicionalmente, debemos tomar en cuenta que actualmente es una exigencia para todo proyecto contemplar el Principio de Valor por Dinero, tal como lo prevé el numeral 11.2 del Decreto Legislativo N° 1224, Ley de Asociaciones Público Privadas, el cual establece lo siguiente:

"Los Contratos de Asociaciones Público Privadas son de Largo Plazo, en los cuales debe existir una adecuada distribución de riesgos entre las partes, de manera que los riesgos sean asignados a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto. Asimismo, en todas

las fases de desarrollo de Asociaciones Público Privadas debe contemplarse el principio de valor por dinero, buscando la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, a lo largo de la vida del proyecto”.

(El resaltado es nuestro)

136. Así, de la información remitida por el Concedente para evaluación de su propuesta de adenda, se verifica que no ha presentado una evaluación de Valor por Dinero, tal como lo exige la norma, sino un análisis de costo beneficio basado en la rentabilidad social (comentado en el presente informe en la sección V otros aspectos de importancia). En efecto, en el sustento del MTC no se ha evaluado si a pesar de las modificaciones propuestas, la APP es aún la mejor alternativa de ejecución del proyecto, por lo que se requiere su evaluación.
137. En la misma línea de lo afirmado previamente, también debe evaluarse si el Estado tiene capacidad de pago para asumir compromisos financieros firmes, toda vez que la propuesta de modificación contempla sustituir el esquema de pagos precisado en el contrato de concesión. Así, de acuerdo al contrato vigente, el PAO se empieza a pagar en cuotas luego de la ejecución de las obras de la Sub Etapa 2, pero de acuerdo a la propuesta de adenda, el Estado pagaría el PAO (PPO2) de forma adelantada durante la ejecución de la Sub Etapa 2, con lo que se requeriría mayores recursos para hacer frente a las nuevas obligaciones, sacrificando la disponibilidad de fondos para otros proyectos cuya rentabilidad social podría justificar su ejecución.
138. Esto último, además de implicar que el Estado asuma compromisos financieros a corto plazo en este proyecto, también generaría un precedente para que cualquier otro contrato vigente (de otras infraestructuras) busque migrar a este nuevo esquema, en donde el Estado cofinancia directamente las obras conformen se vayan ejecutando, con lo que aumentaría la necesidad de contar con mayores recursos para asumir tales compromisos financieros. Esto implicaría desconocer el literal e) del Artículo 4° del Decreto Legislativo 1224, Ley de APPs que señala:



“Artículo 4.- Principios

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

(...)

e) Responsabilidad presupuestal.

Debe considerarse la capacidad de pago del Estado para asumir los compromisos financieros, firmes y contingentes, que se deriven directa e indirectamente de la ejecución de los contratos celebrados en el marco del presente Decreto Legislativo, sin comprometer en el corto, mediano ni largo plazo, el equilibrio presupuestario de las entidades públicas, la sostenibilidad de las finanzas públicas ni la prestación regular de los servicios públicos.”

139. En definitiva, para el caso de la adenda propuesta, debe verificarse que la misma sea acorde con el Principio de Valor por Dinero y además que la misma no altere la cartera de proyectos y prioridades financieras de los Recursos Públicos del Estado, en concordancia con la normativa de APPs.

140. De otro lado, respecto a la asignación de riesgos en una APP, debe precisarse que la Concesión del Aeropuerto de Chinchero fue formulada en el marco del Decreto Legislativo N° 1012²⁶, que definió una Asociación Público Privada en los siguientes términos:

"Artículo 3.- Definición de Asociación Público- Privada (APP) Las Asociaciones Público - Privadas- APP son modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública, proveer servicios públicos y/o prestar los servicios vinculados a éstos que requiera brindar el Estado, así como desarrollar proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica, de acuerdo a las condiciones establecidas en el Reglamento de la presente norma."

141. Teniendo en cuenta la citada norma, el diseño original del Proyecto consideraba que los riesgos y recursos en la APP son preferentemente privados; no obstante, la adenda propuesta, al transferir el riesgo de financiamiento que correspondía al Concesionario hacia el Estado, desnaturaliza el esquema de APP en el que fue concebida la Concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero.
142. Asimismo, cabe indicar que el Ministerio de Economía y Finanzas en los "Lineamientos para el Desarrollo de las Fases de Formulación y Estructuración en los Proyectos de APP", aprobados mediante Resolución Directoral N° 005-2016-EF/68.01, establece que en las APP deben existir una adecuada distribución de los riesgos entre las partes, de manera que los riesgos sean asignados a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto; tal como se aprecia a continuación:

"El numeral 11.2 del artículo 11 del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, establece que en las APP deben existir una adecuada distribución de los riesgos entre las partes, de manera que los riesgos sean asignados a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto. En el mismo sentido, tanto el numeral 6.7 de la Política Nacional de la Inversión Privada en Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 077-2016-EF y el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado mediante Decreto Supremo N° 077-2016-EF y el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado mediante Decreto Supremo N° 410-2015-EF, inciden en la importancia de una adecuada distribución de riesgos en los contratos de APP."

143. En este caso, y como se señaló líneas atrás, en el Contrato de Concesión se realizó una adecuada asignación del riesgo de financiamiento hacia la parte (el Concesionario) con mayor capacidad para administrarlos, asignación que era de conocimiento del Concedente al haber tenido acceso a los documentos que sustentaron la licitación, como fue el estudio de Modelación y Promoción del Concurso de Proyectos Integrales, entregable 3-B – Bloque 1: Análisis y Matriz de Riesgo (febrero de 2014), en el cual se detallan los riesgos asignados al Concedente y al Concesionario, siendo uno de ellos el riesgo de financiamiento.
144. No obstante, la modificación del esquema de pagos y el adelanto planteados en el Proyecto de Adenda, estarían evidenciando que el Concesionario no es la parte con mayor capacidad para administrar el riesgo de financiamiento, sino por el contrario, sería el Estado que asume dicho riesgo desde antes de iniciada la etapa de ejecución de las obras.

²⁶ La presente referencia es solo para efectos de contextualizar la Concesión en función a su origen, por cuanto somos conscientes que el DL 1012, no se encuentra vigente.

145. De la misma manera, las modificaciones propuestas implican que el Concesionario tampoco se encuentra en capacidad de asumir el riesgo por la inversión inicial en el proyecto. Lo anterior se evidencia en el modelo económico financiero remitido por el Concedente, ya que el Concesionario no realiza aportes de capital al inicio de la etapa de construcción.
146. Por ejemplo, durante el periodo enero 2017 – abril 2018, no se considera que el Concesionario realice aporte de capital alguno, mientras que durante el periodo mayo 2018 – enero de 2020, sólo se considera un aporte efectivo de US\$ 2,12 millones. En otras palabras, el Concesionario no arriesga ni el 0,5% del presupuesto total del proyecto en los primeros tres años de la etapa de ejecución de las obras. Ello definitivamente tiene implicancias muy favorables en la rentabilidad privada del proyecto, dado que, para un inversionista, no es lo mismo invertir en un proyecto desde un inicio (período o año cero “0”), que hacerlo a partir del tercer año.
147. En tal sentido, consideramos que la propuesta de Adenda, no solo genera una modificación de las condiciones originales de competencia y la transferencia de los riesgos en detrimento del Estado, sino que, desde una perspectiva más amplia, de ser aprobada, desnaturalizaría el esquema de Asociación Pública Privada en Infraestructura de Transportes de Uso Público, generando con ello un precedente perjudicial en el sistema.
148. Es oportuno indicar que el esquema de adelanto planteado en esta Concesión tiene una connotación distinta a la que se otorgó en la adenda N° 4 al Contrato de Concesión de Línea 1. En esta última, el Estado motivó la adenda ante la necesidad de aumentar la capacidad de atención con nuevos trenes y coches, siendo necesario adquirir el ensamblaje de nuevos trenes y coches a proveedores extranjeros los cuales se desarrollan en un mercado que tiene como característica el pago adelantado de dichas ordenes de ensamblaje y compras. Por tal razón, en los considerandos contemplados por el Estado a efectos de optimizar sus recursos, el MTC optó por cubrir y desembolsar el adelanto señalado. Cuestión distinta ocurre en el caso del proyecto de adenda del contrato de concesión del Aeropuerto de Chinchero, cuyo objetivo no es propiamente la optimización de recursos por parte del Estado, sino cambiar al responsable de la obligación de obtención del financiamiento. Así pues, según el Contrato de Concesión vigente, el Concesionario es el responsable de obtener el financiamiento de los recursos correspondientes al Fondo de Pagos del PAO, buscándose vía adenda que dicha situación cambie, por cuanto se establece un esquema en el que el Concedente va efectuando pagos al Concesionario a medida que se va construyendo la obra, permitiéndose que el Concesionario acceda incluso a un adelanto.
149. Finalmente, se presenta un cuadro resumen de los principales riesgos que se están variando sustancialmente respecto del contrato original en detrimento del Estado:



RIESGO	CONTRATO ORIGINAL	PROPUESTA DE ADENDA
De Financiamiento	El Contrato original establece que el riesgo de financiamiento es del Concesionario. En efecto, se establece que en el Cierre Financiero el Concesionario debe acreditar que cuenta con los recursos financieros para la Ejecución de la Obras.	La propuesta de Adenda varía el riesgo de financiamiento, trasladándolo al Estado. Con la modificación propuesta, es el Estado quien debe conseguir los recursos para financiar las obras, dejándose el Cierre Financiero a cargo del Concesionario solo para la Sub Etapa 3. El Estado ya no retribuirá el PAO (PPO2) luego de concluida la obra, sino que se realizará pagos adelantados conforme se avance la obra. El Estado debe financiar la obra conforme se avance, lo cual difiere del esquema de pago diferido del PAO que el Contrato original preveía. En este nuevo esquema, el Estado pasa de financiar el 28.6% de la obra a financiar el 80.7%.
De Terminación de la Obra	El contrato original no generaba un riesgo de terminación de obra o de abandono del proyecto por parte del Concesionario como el que se desprende de la Adenda propuesta. En efecto, el Contrato vigente mitiga el riesgo de no culminar las obras, dado que cubre los riesgos por incumplimiento del Concesionario respecto al Cierre financiero y a la ejecución de la obra, dentro de un esquema en donde el Concesionario asumía el financiamiento de las obras.	La propuesta de Adenda, dado que varía el esquema de pagos, genera un riesgo de terminación de la obra que inicialmente no fue previsto en el Contrato original. En efecto, existe el riesgo de que luego de recibido el cofinanciamiento del Estado, el Concesionario no termine la obra y abandone el proyecto, incumpliendo con la ejecución de la Sub Etapa 3. Si bien se prevé que la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión y la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras se ejecuten ante un incumplimiento del cierre financiero para la Sub Etapa 3 o para su ejecución o terminación, no existe certeza sobre si ambas garantías se ejecutan de manera conjunta o no. En definitiva, este riesgo se genera con el nuevo esquema de pagos y la adenda no prevé una correcta mitigación del mismo.
De Demora de Pago por Estado	El contrato original sí prevé la mitigación del riesgo de demora del Estado en el pago del cofinanciamiento, a través de un interés moratorio establecido en el Apéndice 1 del Anexo 23.	La propuesta señala que existirá un desfase en el plazo de pago de los PPOs (establecido en 30 días en el Contrato de Concesión), por lo que correspondería incorporar un ajuste de 10% en el valor del adelanto de pago. Consideramos que el Contrato de Concesión en el Apéndice 1 del Anexo 23, ya establece una compensación al Concesionario por retraso, que corresponde a un interés moratorio equivalente a la tasa LIBOR más dos por ciento (2%) anual, calculado sobre el monto del cofinanciamiento que corresponda desembolsar. En ese sentido, no corresponde considerar ajuste o pago adicional alguno para el adelanto por concepto de desfase o retraso en el pago del cofinanciamiento, por cuanto el Contrato de Concesión ya establece una compensación para el Concesionario por demora en el pago del PPO.



IV.2.4. Objeto de la propuesta de adenda

150. De acuerdo con la cláusula segunda de la propuesta de adenda N° 1, esta tiene por objeto *"modificar el Contrato de Concesión por aspectos operativos, técnico y en consideración de los Acreedores Permitidos respecto a la bancabilidad, a fin de asegurar - a través de una propuesta integral- el cumplimiento de su finalidad, mediante el establecimiento de soluciones para remediar las diversas circunstancias que ponen en riesgo el inicio de la Etapa de Ejecución de Obras."*
151. Al respecto, se debe indicar que, de acuerdo al Informe de sustento del Concedente, se advierte que la propuesta de adenda se encuentra relacionada con la bancabilidad del proyecto y busca permitir al Concesionario lograr el cierre financiero. En esa línea, el MTC señala que la propuesta se enmarca en el artículo 54 del Reglamento de la Ley de APPs²⁷, artículo que regula los supuestos de excepción para la suscripción de adendas durante el periodo de restricción.
152. De la lectura del objeto antes transcrito, se aprecia que la adenda también buscaría modificar aspectos operativos del Contrato de Concesión, lo cual se encuentra previsto en el literal c) del artículo 54 de la referida ley como otro supuesto de excepción, no obstante, el informe de sustento del Concedente no señala cuáles son estos aspectos operativos cuya modificación es necesaria para viabilizar la ejecución del Contrato de Concesión. De lo expuesto, se advierte entonces que no existe consistencia entre lo que regula el objeto de adenda y el informe del sustento del Concedente.
153. Asimismo, se aprecia que el proyecto de adenda tiene por finalidad modificar el mecanismo de cofinanciamiento establecido en el Contrato de Concesión, así como la forma de pago del mismo, aunque esto no se desprenda de la segunda cláusula del proyecto de Adenda.
154. Habiendo señalado lo anterior, corresponde mencionar que la propuesta de adenda – cláusula tercera- pretende modificar lo siguiente respecto del Contrato de Concesión vigente:
- Modificar las cláusulas 1.23, 1.24, 1.54, 1.55, 1.56, 1.85, 8.2, 8.2.1.3, 9.2.1, 9.5.1, 10.1.8, 10.1.9, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.3.3, 15.7.4, 15.7.5.1, 15.7.5.2, 15.7.6.2, 1 y 2 del apéndice 1 del anexo 23, 1.1 del apéndice 1 del anexo 23, 1.3 del apéndice 1 del anexo 23, 1 y 2 del apéndice 2 del anexo 23, y el apéndice 2 del anexo 24.
 - Incorporar las cláusulas 1.55-A, 1.66-A, 1.85-B, 1.120-A, 10.2.4, 10.3.4 y el 1.2 del apéndice 1 del anexo 23.
 - Eliminar las cláusulas: 1.22, 1.86 y el apéndice 3 del anexo 23.
155. Cabe indicar que sin perjuicio de lo expuesto en el acápite IV.2.3 del presente informe, procederemos a realizar una evaluación individual respecto de cada modificación, incorporación o eliminación de cláusulas, según la adenda propuesta. Para esos efectos, dividiremos las cláusulas distinguiendo aquellas que están relacionadas a la implementación

²⁷ 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

del nuevo esquema de pagos por avance de obras o con el adelanto de pago al Concesionario, de aquellas otras que no tienen relación alguna con dichos aspectos.

IV.2.5. Cláusulas directamente vinculadas con el objeto de la adenda (modificación del esquema de pago y otorgamiento de adelanto).

a) Cláusulas con variaciones de fondo

156. Están relacionadas al objeto de la adenda:

- La modificación y/o eliminación de las cláusulas 1.22, 1.23, 1.54, 1.55, 1.56, 1.86, 8.2, 9.2.1, 9.5.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.3.3, 10.3.4, numerales 1) y 2) del párrafo introductorio del Apéndice 1 del Anexo 23, numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 23, numeral 1.2 del Apéndice 1 del Anexo 23, numeral 1.3 del Apéndice 1 del Anexo 23, Apéndice 3 del Anexo 23, Apéndice 2 del Anexo 24.
- La incorporación de cláusulas 1.55-A, 1.66-A, 1.85-B, 1.120-A y 10.2.4

157. Estas cláusulas complementan la modificación del esquema de pagos por avance de obras o el adelanto que se pagará al Concesionario, por lo que, dado que estos aspectos alteran las condiciones originales de competencia, así como la asignación de riesgos establecidos en el Contrato de Concesión, no se considera viable su incorporación vía el Proyecto de Adenda.



1) Eliminación de la cláusula 1.22. del Contrato de Concesión

158. La propuesta de adenda plantea eliminar la cláusula 1.22, referida a la definición de Certificado de Avance de Obras o CAO:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
1.22 "Certificado de Avance de Obras o CAO" , es el certificado emitido por el OSITRAN por cada Hito o avance de Hito, correspondiente a las Obras de la Sub Etapa 2, de conformidad con los términos y condiciones establecidas en el Anexo 23.	1.22 "Certificado de Avance de Obras o CAO", es el certificado emitido por el OSITRAN por cada Hito o avance de Hito, correspondiente a las Obras de la Sub Etapa 2, de conformidad con los términos y condiciones establecidas en el Anexo 23.

159. Sobre el particular, el Concedente ha señalado en su informe de sustento que la definición en cuestión fue eliminada al cambiar el esquema de pagos. Precisa también que la variación en el esquema de pago tiene como justificación que el Concedente ha decidido evitar cualquier costo de financiamiento en el que incurra el Concesionario, por cuanto considera que esto le resulta oneroso.

160. Al respecto, si bien dicha eliminación estaría acorde a la nueva definición de PPO 2 que propone la adenda, la cual reemplazaría al PAO (dado el nuevo esquema de pago del Fondo de Pagos del PAO propuesta por la adenda), la misma modificación propuesta sí constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que su incorporación al Contrato de Concesión vía adenda, no resulta viable.



2) Modificación de la cláusula 1.23. del Contrato de Concesión

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
1.23 "Cierre Financiero", es el proceso por el cual el CONCESIONARIO acreditará al CONCEDENTE que cuenta con el financiamiento necesario para ejecutar las Obras. El procedimiento para la obtención del Cierre Financiero se detalla en el Numeral 9.2 de la Cláusula Novena del presente Contrato.	1.23 "Cierre Financiero", es el proceso por el cual el CONCESIONARIO acreditará al CONCEDENTE que cuenta con el financiamiento necesario para ejecutar las Obras <u>de la Sub Etapa 3</u> . El procedimiento para la obtención del Cierre Financiero se detalla en el Numeral 9.2 de la Cláusula Novena del presente Contrato.

161. Sobre el particular, el Concedente ha señalado en su informe de sustento que la modificación a la definición del Cierre Financiero es consecuencia de que éste se requiera sólo para la acreditación de recursos correspondientes a la Sub Etapa 3, dado que al modificar el esquema de pago, esta sub etapa no estaría financiada a través del Fondo de pagos del PAO, y sería a cuenta y riesgo del Concesionario.
162. Para el caso de la Sub Etapa 2, el Concedente sostiene que se compromete a pagar al Concesionario en función al avance de Obra de acuerdo al Programa de Ejecución de Obra, por lo que no sería necesario exigir la acreditación de recursos tanto para la Sub Etapa 1 y Sub Etapa 2.
163. Al respecto, si bien esta modificación estaría acorde a la modificación del esquema de pagos planteada en la adenda, debido a que el cierre financiero solo es requerido para la sub etapa 3 (vía PPO1 y PPO2 se pagan las subetapas 1 y 2); la misma, al estar relacionada a la modificación del esquema de pago, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que su incorporación al Contrato de Concesión vía adenda, no resulta viable.

3) Modificación de la Cláusula 1.54 del Contrato de Concesión

164. La propuesta de adenda plantea modificar la Cláusula 1.54 en los términos siguientes:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
1.54 "Fondo de Pagos del PAO", es el monto en valores corrientes establecido en la Propuesta Económica que forma parte del Contrato como Anexo 13, el mismo que sirve de insumo para el cálculo de la alícuota por concepto de PAO, de acuerdo al procedimiento establecido en el Apéndice 1 del Anexo 23.	1.54 "Fondo de Pagos del PAO", es el monto en valores corrientes establecido en la Propuesta Económica <u>por US\$ 264.758.697 (doscientos sesenta y cuatro millones setecientos cincuenta y ocho mil seiscientos noventa y siete y 00/100 Dólares)</u> , que forma parte del Contrato como Anexo 13, el mismo que sirve de insumo para <u>determinar el cronograma de desembolso del PPO 2</u> la alícuota por concepto de PAO , de acuerdo al procedimiento establecido en el Apéndice 1 del Anexo 23.

165. Al respecto, el Concedente señala en su informe sustento N° 0005-2017-MTC/25 lo siguiente:

"Se elimina la referencia a la alícuota del PAO debido a que se elimina la fórmula del PAO trimestral (esquema diferido) y se reemplaza por el esquema de pago por avance de obra por lo cual es necesario introducir el monto de la propuesta económica, a fin de especificar que dicho monto sirve de insumo para determinar el cronograma del PPO2.

166. Asimismo, en su informe de ampliación N° 0018-2017-MTC/25 señala lo siguiente:

"La presente modificación resulta necesaria debido a que se tiene que dejar claramente establecido en el Contrato de Concesión que el monto de USD 264,758,697 millones (doscientos sesenta y cuatro millones setecientos cincuenta y ocho mil seiscientos noventa y siete y 00/100 Dólares) ofertado por el Concesionario, es el monto fijo que el Concedente pagará al Concesionario, a través del mecanismo del PPO2 y de acuerdo al avance de Obras, por las Obras correspondientes a la Sub Etapa 2.

La presente modificación resulta coherente con el diseño original del Contrato de Concesión y salvaguarda las condiciones de competencia del proyecto, debido a que el Concedente pagará exactamente lo que el Concesionario ofertó como propuesta para ejecutar el proyecto.

Asimismo, es preciso indicar que tanto el nuevo esquema de pagos y el esquema de adelanto no modifica el monto que ofertó el Concesionario, es más la problemática de financiamiento generada por la actual redacción del contrato que ha ocasionado este cambio en el esquema de pagos está generando la oportunidad para que el Concedente no asuma el costo de la tasa del financiamiento en el cofinanciamiento, ver Anexo 1 del presente informe"



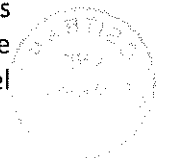
167. Con relación a la modificación propuesta, el Concedente señala que la eliminación de la referencia a la alícuota del PAO es producto de la eliminación de la fórmula del PAO trimestral (esquema diferido) que se reemplaza por el esquema de pago por avance de obra. Por esta razón es necesario introducir el monto de la propuesta económica, a fin de especificar que dicho monto sirve de insumo para determinar el cronograma del PPO2.

168. Por otro lado, en relación a la problemática de financiamiento generada por la actual redacción del contrato, señalada por el Concedente en su informe de ampliación, es necesario indicar que el MTC, denegó el Endeudamiento Garantizado Permitido producto de la evaluación del perjuicio económico que originaba al Estado conforme lo indicado en el oficio N° 4601-2016-MTC.

169. Adicionalmente el Concedente señala en su informe de ampliación a través del anexo N° 1, una proyección anual de obligaciones de cofinanciamiento a desembolsar en los escenarios sin adenda y con adenda. Se muestra en el escenario sin adenda que el pago por concepto de PPO2 (antes FPAO) sería de USD 40,4 millones anuales durante 15 años (equivalente a USD 10.10 millones trimestrales).

170. Al respecto, el Concedente no ha presentado sustento de cálculo de dicha definición de pago de cofinanciamiento. Es necesario señalar que el Concedente, tal como lo ha manifestado en su Oficio N° 5015-2016-MTC/25 remitido al Concesionario, a efectos de guardar consistencia debería contemplar en sus cálculos las premisas contempladas en dicho oficio y el monto ofertado de Fondos de Pagos del PAO para obtener un cálculo razonable.

171. La modificación propuesta, al estar relacionada a la modificación del esquema de pago, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que su incorporación al Contrato de Concesión vía adenda, no resulta viable.



4) Modificación de la Cláusula 1.55 del Contrato de Concesión

172. La propuesta de adenda plantea modificar la Cláusula 1.55 en los términos siguientes:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
1.55 "Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión", es la carta fianza bancaria otorgada por una Empresa Bancaria, que el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE, a fin de asegurar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones establecidas en el presente Contrato, incluyendo el pago de las penalidades y demás sanciones, de conformidad con lo establecido en el Numeral 10.2.2 de la Cláusula Décima, con excepción de aquellas obligaciones del CONCESIONARIO cubiertas con la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras. La referida carta fianza se incluirá como Anexo 15 del presente Contrato.	1.55 "Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión", es la carta <u>fianza otorgada</u> por una Empresa Bancaria <u>o compañía de seguros autorizada por la SBS</u>, que el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE, a fin de asegurar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones establecidas en el presente Contrato, incluyendo el pago de las penalidades y demás sanciones , de conformidad con lo establecido en el Numeral 10.2.2 de la Cláusula Décima, con excepción de aquellas obligaciones del CONCESIONARIO cubiertas con la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras. <u>Dicha excepción no aplica para el caso de incumplimiento del numeral 9.2.1 de la Cláusula Novena ni para el incumplimiento de la ejecución y/o terminación de las Obras de la Sub Etapa 3.</u> La referida carta fianza se incluirá como Anexo 15 del presente Contrato.

173. Sobre el particular, el Concedente señala que Proyecto de Adenda incluye la posibilidad que las compañías de seguros autorizadas por la SBS también pueden emitir las cartas fianzas relacionadas a la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, siempre que se verifique que se cumpla con las mismas características que aquellas otorgadas por un Banco, usualmente utilizadas en los Contratos de Concesión.

174. Asimismo, precisa que la carta fianza adicionalmente garantizará el supuesto de incumplimiento del numeral 9.2.1 referidas al incumplimiento de Cierre Financiero vinculado a la Sub Etapa 3 y de la ejecución y/o terminación de las Obras de la Sub Etapa 3. Agrega que con esto se busca asegurar que el Concesionario ejecute las Obras de la Sub Etapa 3, las cuales son bajo su cuenta y riesgo, y que no son parte del cofinanciamiento.

175. Al respecto, queda claro que el objetivo de la propuesta de modificación busca reducir el riesgo de incumplimiento del Concesionario respecto al cierre financiero para la Sub Etapa 3 y la terminación de dicha sub etapa. Se aprecia que esta cláusula está vinculada al cambio del esquema de pagos y al adelanto de pago, en tanto, evita que el concesionario luego de recibido el financiamiento directo del Estado, abandone el proyecto. En ese sentido, la modificación, al estar vinculada al cambio del esquema de pagos y al adelanto de pago, aspectos que constituyen una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, su implementación no resulta viable.



5) Modificación de la Cláusula 1.56 del Contrato de Concesión

176. La propuesta de adenda plantea modificar la Cláusula 1.56 en los términos siguientes:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
1.56 "Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras", es la carta fianza bancaria otorgada por una Empresa Bancaria que el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE para garantizar la correcta ejecución de las Obras, de conformidad con lo establecido en el Numeral 10.2.3 de la Cláusula Décima. La referida carta fianza deberá emitirse de acuerdo a los términos y condiciones establecidas en el Anexo 16 del presente Contrato.	1.56 "Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras", es la carta fianza otorgada por una Empresa <u>Bancaria o compañía de seguros autorizada por la SBS</u>, que el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE, para garantizar la correcta ejecución de las Obras de conformidad con lo establecido en el Numeral 10.2.3 de la Cláusula Décima. Esta carta fianza también garantizará el supuesto de <u>incumplimiento de numeral 9.2.1 de la Cláusula Novena, así como el incumplimiento de la ejecución y/o terminación de las Obras de la Sub Etapa 3.</u> La referida carta fianza deberá emitirse de acuerdo a los términos y condiciones establecidas en el Anexo 16 del presente Contrato.



177. Respecto a la modificación propuesta en la Cláusula 1.56, el Concedente señala, al igual que las modificaciones en la cláusula 1.55, que se incluye a las compañías de seguros autorizadas por la SBS en el conjunto de entidades que pueden otorgar esta carta fianza como Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, siempre que se verifique que se cumpla con las mismas características que aquellas otorgadas por un Banco, usualmente utilizadas en los Contratos de Concesión.



178. Adicionalmente, el Proyecto de Adenda establece que la carta fianza también garantizará el supuesto de incumplimiento del numeral 9.2.1 referidas al incumplimiento de Cierre Financiero vinculado a la Sub Etapa 3 y de la ejecución y/o terminación de las Obras de la Sub Etapa 3. Agrega que con esto se busca asegurar que el Concesionario ejecute las Obras de la Sub Etapa 3, las cuales son bajo su cuenta y riesgo y, que no son parte del cofinanciamiento.



179. Al respecto, al igual que en el punto anterior, queda claro que la propuesta de modificación busca reducir el riesgo de incumplimiento del Concesionario respecto al cierre financiero para la Sub Etapa 3 y la terminación de dicha sub etapa. Se aprecia que esta cláusula está vinculada al cambio del esquema de pagos y al adelanto de pago, en tanto, evita que el concesionario luego de recibido el financiamiento directo del Estado, abandone el proyecto. En ese sentido, la modificación, al estar vinculada al cambio del esquema de pagos y al adelanto de pago, aspectos que constituyen una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, su implementación no resulta viable.

6) Eliminación de la Cláusula 1.86 del Contrato de Concesión

180. La propuesta de adenda N° 1 plantea eliminar la Cláusula 1.86:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
1.86 "Pago por Avance de Obra o PAO", es la retribución que el CONCEDENTE se compromete a pagar en cuotas trimestrales al CONCESIONARIO durante sesenta (60) trimestres, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 23.	1.86 "Pago por Avance de Obra o PAO", es la retribución que el CONCEDENTE se compromete a pagar en cuotas trimestrales al CONCESIONARIO durante sesenta (60) trimestres, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 23.

181. Al respecto, el Concedente señala que la eliminación de la Cláusula 1.86, referida a la definición de PAO, es consecuencia del cambio de esquema de pagos del Contrato de Concesión de diferido por avance de obra. Precisa que esta eliminación se realiza a fin de no generar confusión respecto al mecanismo de pago que debe aplicar el Concedente. Asimismo, señala que el cambio del PAO por el PPO2 mantiene como cofinanciada la Concesión a través del Fondo de Pagos del PAO, por lo que no se altera las condiciones de competencia originalmente establecida en la adjudicación del proyecto.

182. Sobre este extremo, si bien la eliminación de la definición del PAO es concordante con la nueva denominación de PPO2 que se propone en la adenda, así como con el nuevo esquema de pago que tendrá; la misma, al estar relacionada al cambio en el esquema de pagos, implica una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, a diferencia de lo que señala el Concedente y tal como se sustenta en la sección IV.2.3 del presente informe, por lo que la eliminación propuesta en la adenda no resulta viable.



7) Modificación de la Cláusula 8.2 del Contrato de Concesión

183. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 8.2 en los siguientes términos:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
8.2 De la Etapa de Ejecución de Obras Las Obras que deberá ejecutar el CONCESIONARIO durante esta etapa, serán aquellas contenidas en su Propuesta Técnica del Anexo 12, desarrolladas en el EDI correspondiente, conforme a los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 8 del presente Contrato. La Etapa de Ejecución de Obras deberá iniciarse a más tardar a los treinta (30) Días Calendario contados a partir del momento en que se cumplan todas las siguientes condiciones: a) Se haya emitido la Autorización de Construcción del Aeropuerto por parte de la DGAC, de acuerdo al artículo 44° del Reglamento de la Ley N° 27261 - Ley de Aeronáutica Civil y al literal e) del Apéndice C de la RAP 139.	8.2 De la Etapa de Ejecución de Obras Las Obras que deberá ejecutar el CONCESIONARIO durante esta etapa, serán aquellas contenidas en su Propuesta Técnica del Anexo 12, desarrolladas en el EDI correspondiente, conforme a los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 8 del presente Contrato. La Etapa de Ejecución de Obras deberá iniciarse a más tardar <u>el 30 de Abril del 2017 y previo cumplimiento de las siguientes condiciones:</u> a) Se haya emitido la Autorización de Construcción del Aeropuerto por parte de la DGAC, de acuerdo al artículo 44° del Reglamento de la Ley N° 27261 - Ley de Aeronáutica Civil y al literal e) del Apéndice C de la RAP 139. b) Se haya aprobado el EDI de la Etapa de Ejecución de Obras, por parte del CONCEDENTE.



b) Se haya aprobado el EDI de la Etapa de Ejecución de Obras, por parte del CONCEDENTE. c) Se haya aprobado el Instrumento de Gestión Ambiental y se haya obtenido la certificación ambiental correspondiente, conforme lo dispuesto en la Cláusula Décimo Segunda del Contrato. d) Se haya acreditado el Cierre Financiero ante el CONCEDENTE del total de las Obras de la Etapa de Ejecución de Obras, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Novena. e) Se haya producido la Toma de Posesión. f) Se hayan obtenido los permisos y licencias municipales correspondientes, por cuenta y cargo del CONCESIONARIO. g) Se hayan obtenido los permisos por parte del Ministerio de Cultura para la ejecución de las Obras, lo mismo que incluye la aprobación del Plan de Monitoreo Arqueológico conforme a lo establecido en el Numeral 12.5 del presente Contrato.	c) Se haya aprobado el Instrumento de Gestión Ambiental y se haya obtenido la certificación ambiental correspondiente, conforme lo dispuesto en la Cláusula Décimo Segunda del Contrato. d) Se haya acreditado el Cierre Financiero ante el CONCEDENTE del total de las Obras de la Etapa de Ejecución de Obras, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Novena. e) Se haya producido la Toma de Posesión. f) Se hayan obtenido los permisos y licencias municipales correspondientes, por cuenta y cargo del CONCESIONARIO. g) Se hayan obtenido los permisos por parte del Ministerio de Cultura para la ejecución de las Obras, lo mismo que incluye la aprobación del Plan de Monitoreo Arqueológico conforme a lo establecido en el Numeral 12.5 del presente Contrato. (...)
---	--

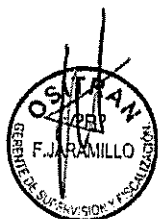
184. Al respecto, el Concedente señala en su informe que el cambio en la fecha de inicio de ejecución de obras se realiza tomando en consideración la fecha en que el Concesionario recibirá el Valor del Adelanto definido en la Cláusula 1.120-A.



185. Agrega que el concepto de valor de adelanto se justifica a fin de evitar los costos de financiamiento que impliquen un esquema de financiamiento más oneroso para el Estado. Adicionalmente, el Concedente precisa que el adelanto cubre las necesidades de efectivo del Concesionario en el inicio de la etapa de ejecución de obras, y su recuperación se dará para el Estado en proporción al avance realizado según cada hito trimestral asociado al PPO2.



186. Por otro lado, el MTC señala que la eliminación del literal d) de la referida cláusula es consecuencia de que ya no será necesario que el Concesionario acredite el Cierre Financiero de Total de las Obras de la Etapa de Ejecución de Obras, siendo esto obligatorio solo para las Obras de la Sub Etapa 3. Precisa que la no acreditación del cierre financiero para la Sub Etapa 3, generará que el Concedente ejecute la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión y la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras conjuntamente, lo cual mitiga el riesgo de no ejecución de la Sub Etapa 3.



187. Al respecto, desde la lógica de la adenda tiene sentido establecer una fecha máxima de inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, con lo cual el Concesionario contará con una fecha límite para cumplir con los requisitos establecidos en el Contrato de Concesión. De la misma manera, es consistente con el Proyecto de Adenda eliminar la exigencia de un cierre financiero como requisito para iniciar las obras de las Sub Etapas 1 y 2, en tanto, de acuerdo al nuevo esquema de pago propuesto en la adenda, el Concesionario contará con los recursos financieros necesarios para iniciar la Etapa de Ejecución de Obras. Finalmente, debemos precisar que, respecto al concepto y justificación del valor del adelanto, nos remitimos a lo evaluado en la sección IV.2.3.b) del presente informe
188. No obstante lo anterior, la modificación propuesta no resulta viable al estar relacionada al cambio en el esquema de pagos, lo cual implica un cambio de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe.

8) Modificación de la Cláusula 9.2.1 del Contrato de Concesión

189. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 9.2.1 en los siguientes términos:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
9.2.1. El CONCESIONARIO deberá acreditar ante el CONCEDENTE, antes de los treinta (30) Días Calendario del inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, que cuenta con los recursos financieros o los contratos suscritos que establezcan los compromisos de financiamiento necesarios para la ejecución de la mencionada etapa, según lo establecido en el Contrato. Para acreditar que el CONCESIONARIO cuenta con el financiamiento correspondiente, éste deberá presentar, alternativa o conjuntamente para aprobación del CONCEDENTE: (i) copia legalizada notarial de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos y en general cualquier texto contractual relevante, que el CONCESIONARIO haya acordado con el(los) Acreedor(es) Permitido(s) que participará(n) en el financiamiento de las Obras; o (ii) copia legalizada notarial de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos y en general cualquier texto contractual relevante con Empresas Vinculadas al CONCESIONARIO. Los contratos referidos en el ítem (i) deberán contener expresamente una disposición referida a que, en caso el financiamiento quede sin efecto o el CONCESIONARIO incurra en alguna causal que active su terminación o resolución, el Acreedor Permitido comunicará inmediatamente dicha situación al CONCEDENTE. Los contratos indicados en el ítem (ii) no constituirán Endeudamiento Garantizado Permitido. En caso que el CONCESIONARIO no haya acreditado el Cierre Financiero, se considerará un incumplimiento del CONCESIONARIO y por lo tanto el CONCEDENTE, previo informe emitido por el OSITRAN, podrá optar por invocar la Caducidad de la Concesión por incumplimiento del CONCESIONARIO, siendo de aplicación lo establecido en el Numeral 15.3 del presente Contrato.	9.2.1 El CONCESIONARIO deberá acreditar antes de los treinta (30) Días Calendario del inicio de la Etapa de Ejecución de Obras que cuenta con los recursos financieros o los contratos suscritos que establezcan los compromisos de financiamiento necesarios <u>para la ejecución de las obras de la Sub Etapa 3.</u> Para acreditar que el CONCESIONARIO cuenta con el financiamiento correspondiente, éste deberá presentar, alternativa o conjuntamente para aprobación del CONCEDENTE: (i) copia legalizada notarial de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos y en general cualquier texto contractual relevante, que el CONCESIONARIO haya acordado con el(los) Acreedor(es) Permitido(s) que participará(n) en el financiamiento de las <u>Obras de la Sub-Etapa 3;</u> o (ii) copia legalizada notarial de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos, aumento de capital mediante escritura pública y en general cualquier texto contractual relevante con Empresas Vinculadas al CONCESIONARIO. Los contratos referidos en el ítem (i) deberán contener expresamente una disposición referida a que, en caso el financiamiento quede sin efecto o el CONCESIONARIO incurra en alguna causal que active su terminación o resolución, el Acreedor Permitido comunicará inmediatamente dicha situación al CONCEDENTE. Los contratos indicados en el ítem (ii) no constituirán Endeudamiento Garantizado Permitido . <u>El CONCESIONARIO deberá acreditar ante el CONCEDENTE el referido Cierre Financiero en el segundo o tercer año de la Etapa de Ejecución de Obras.</u> En caso que el CONCESIONARIO no haya acreditado el Cierre Financiero, se considerará un incumplimiento del CONCESIONARIO y por lo tanto el CONCEDENTE, previo informe emitido por el OSITRAN podrá optar por invocar la Caducidad de la Concesión por incumplimiento del CONCESIONARIO, siendo de aplicación lo establecido en el Numeral 15.3 del presente Contrato. (...)



190. Al respecto, el Concedente señala en su informe de sustento que la modificación propuesta es consistente con la modificación del esquema de pagos por avance de obra correspondiente a la Sub Etapa 2, ya que el MTC se compromete a pagar al Concesionario en

función al avance de Obra de acuerdo al Programa de Ejecución de Obra (PEO), por lo que no resulta necesario exigir la acreditación de recursos para la Sub Etapa 2 y la Sub Etapa 1.

191. Por lo señalado, sustenta que es necesario que el Concesionario acredite recursos solo para la Sub Etapa 3, ya que estas obras no son cofinanciadas y podrían tener un riesgo de no ejecutarse; asimismo, incorpora la forma y el plazo para que el Concesionario acredite ante el Concedente que cuenta con los recursos para poderlas llevarlas a cabo.
192. Por otro lado, el MTC señala que el establecimiento de un periodo fijo para el Cierre Financiero correspondiente a la sub etapa 3, en el segundo o tercer año de la Etapa de Ejecución de Obras, está relacionado a las necesidades de financiamiento que tendrá el Concesionario para ejecutar dicha etapa.
193. Sobre el particular, si bien la modificación propuesta tiene sentido en el marco de la adenda, por cuanto solo exige cierre financiero para la Sub Etapa 3, no resulta viable al estar relacionada al cambio en el esquema de pagos, lo cual implica un cambio de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe.

9) Modificación de la Cláusula 9.5.1 del Contrato de Concesión

194. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 9.5.1, planteando el texto siguiente:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
9.5. Financiamiento de las Obras 9.5.1 De la Etapa de Ejecución de Obras 9.5.1.1 Las Obras a ejecutarse durante la Etapa de Ejecución de Obras contarán con dos fuentes de financiamiento: i) Cofinanciamiento por parte del CONCEDENTE y ii) recursos propios del CONCESIONARIO, a través de su capital social, y/o a través de préstamos con respaldo en los flujos futuros de la Concesión u otros. 9.5.1.2 El CONCEDENTE reconocerá como Cofinanciamiento, los pagos por concepto de PPOs y PAOs, señalados en el Anexo 23 del presente Contrato. 9.5.1.3 Para efectos del pago del PPO por parte del CONCEDENTE, será necesario contar con el pronunciamiento del OSITRAN respecto del Informe de Avance de Hito correspondiente, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Octava y el Anexo 23 del presente Contrato. El monto a ser reconocido por PPO incluirá, de ser el caso, los Adicionales de Obra correspondientes a Movimiento de	9.5. Financiamiento de las Obras 9.5.1. De la Etapa de Ejecución de Obras (") 9.5.1.2. El CONCEDENTE reconocerá como Cofinanciamiento, los pagos por concepto de PPO1 y PPO 2 y PAOs, señalados en el Anexo 23 del presente Contrato. 9.5.1.3 Para efectos del pago del PPO <u>PPO1 y PPO2</u> por parte del CONCEDENTE, será necesario contar con el pronunciamiento del OSITRAN respecto del Informe de Avance de Hito correspondiente, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Octava y el Anexo 23 del presente Contrato. El monto a ser reconocido por PPO1 incluirá, de ser el caso, los Adicionales de Obra correspondientes a Movimiento de Tierras, hasta por el máximo establecido en el Anexo 23. 9.5.1.4 Para efectos del pago del PAO por parte del CONCEDENTE, además de ser necesario contar con el pronunciamiento del OSITRAN respecto del Informe de Avance de Hito correspondiente, será necesario contar con el CAO emitido por el OSITRAN en la Etapa de

Tierras, hasta por el máximo establecido en el Anexo 23. 9.5.1.4 Para efectos del pago del PAO por parte del CONCEDENTE, además de ser necesario contar con el pronunciamiento del OSITRAN respecto del Informe de Avance de Hito correspondiente, será necesario contar con el CAO emitido por el OSITRAN en la Etapa de Ejecución de Obras, conforme a las condiciones establecidas en el Anexo 23 del presente Contrato. 9.5.1.5 A efectos de cumplir y/o garantizar los pagos establecidos en el Anexo 23 del presente Contrato, el CONCEDENTE deberá cumplir oportunamente con los desembolsos de dinero por concepto de Cofinanciamiento, de acuerdo al Anexo 24 del presente Contrato. 9.5.1.6 El Cofinanciamiento constituye todos los pagos que deberá realizar el CONCEDENTE estipulados en el Contrato (PPOs y PAOs), más el IGV correspondiente.	Ejecución de Obras, conforme a las condiciones establecidas en el Anexo 23 del presente Contrato. 9.5.1.5. (Igual) 9.5.1.6. El Cofinanciamiento constituye todos los pagos que deberá realizar el CONCEDENTE estipulados en el Contrato (PPOs y PAOs) (PPO1 y PPO2), más el IGV correspondiente.
--	---



195. Al respecto, el Proyecto de Adenda plantea eliminar de la Cláusula 9.5.1 del Contrato de Concesión las referencias al mecanismo diferido de reconocimiento PAO y al procedimiento referente al reconocimiento del CAO.



196. Sobre el particular, la modificación propuesta se encuentra articulada a la modificación del esquema de pago propuesto en la adenda, por lo que resulta coherente en el marco de la misma. No obstante, por esta razón la misma constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que su inclusión no resulta viable.



10) Modificación de la Cláusula 10.2.2 del Contrato de Concesión

197. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 10.2.2, la cual quedaría redactada de la manera siguiente:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
10.2.2. Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión Para garantizar el cumplimiento de todas y cada una de sus obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo el pago de las penalidades, así como garantizar los niveles de calidad y servicio de las Obras, con excepción de aquellas obligaciones del CONCESIONARIO cubiertas con la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción	10.2.2. Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión Para garantizar el cumplimiento de todas y cada una de sus obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo el pago de las penalidades, así como garantizar los niveles de calidad y servicio de las Obras, con excepción de aquellas obligaciones del CONCESIONARIO cubiertas con la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción

de Obras, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión que será incluida como Anexo 15, la misma que deberá presentarse de acuerdo a los importes y la vigencia que se señala a continuación:

(i) Un importe equivalente a Ocho Millones Seis Cientos Ochenta y Siete Mil Ocho Cientos Veinte y Seis Dólares (US\$ 8'687,826). Esta garantía deberá entregarse en la Fecha de Cierre, debiendo renovarse anualmente y mantenerse vigente hasta la culminación de la Etapa de Ejecución de Obras con la conformidad del OSITRAN, y

(ii) Un importe equivalente a Once Millones Quinientos Sesenta y Nueve Mil Cuatro Cientos Setenta y Nueve Dólares (US\$ 11'569,479) que deberá estar vigente desde el inicio de la Etapa de Operación debiendo renovarse anualmente hasta el vigésimo (20) Año de la Concesión. Esta Garantía deberá entregarse dentro de los quince (15) Días anteriores al inicio de la Etapa de Operación.

(iii) Un importe equivalente a Diez y Nueve Millones Dos Cientos Ochenta y Dos Mil Dos Cientos Treinta y Cuatro Dólares (US\$ 19'282,234) que deberá estar vigente desde el vigésimo primer (21) Año de la Concesión debiendo renovarse anualmente hasta doce (12) meses después de haber concluido la Concesión. Esta Garantía deberá entregarse dentro de los quince (15) Días anteriores al inicio del vigésimo primer (21) Año de la Concesión.

de Obras. El CONCESIONARIO entregará una carta fianza que se incluirá como Anexo 15 del presente Contrato, la misma que deberá presentarse de acuerdo a los importes y la vigencia que se señala a continuación:

(i) Un importe equivalente a Ocho Millones Seis Cientos Ochenta y Siete Mil Ocho Cientos Veinte y Seis Dólares (US\$ 8'687,826). Esta garantía deberá entregarse en la Fecha de Cierre, debiendo renovarse anualmente y mantenerse vigente hasta la culminación de la Etapa de Ejecución de Obras, incluyendo la Ejecución de Obras de la sub etapa 3, con la conformidad del OSITRAN, y

(ii) Un importe equivalente a Once Millones Quinientos Sesenta y Nueve Mil Cuatro Cientos Setenta y Nueve Dólares (US\$ 11'569,479) que deberá estar vigente desde el inicio de la Etapa de Operación debiendo renovarse anualmente hasta el vigésimo (20) Año de la Concesión. Esta Garantía deberá entregarse dentro de los quince (15) Días anteriores al inicio de la Etapa de Operación.

(iii) Un importe equivalente a Diez y Nueve Millones Dos Cientos Ochenta y Dos Mil Dos Cientos Treinta y Cuatro Dólares (US\$ 19'282,234) que deberá estar vigente desde el vigésimo primer (21) Año de la Concesión debiendo renovarse anualmente hasta doce (12) meses después de haber concluido la Concesión. Esta Garantía deberá entregarse dentro de los quince (15) Días anteriores al inicio del vigésimo primer (21) Año de la Concesión.

Adicionalmente, la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión podrá ser ejecutada por el CONCEDENTE en caso el CONCESIONARIO incumpla con el numeral 9.2 .1 de la Cláusula Novena y/o , la ejecución y/o terminación de las Obras de la Sub Etapa 3, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 15.3 del Contrato.

Esta Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión será ejecutada por el CONCEDENTE en caso el CONCESIONARIO incumpla la ejecución y/o terminación de las Obras de la Sub Etapa 3, hasta por el importe indicado en el punto (i).

198. El Concedente, en su informe de sustento, señala que *"la modificación de esta cláusula obedece a la necesidad de establecer que la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión garantiza la Ejecución de la sub etapa 3 y por ende podrá ser ejecutada en caso el Concesionario incumpla con el cierre financiero y ejecución de estas obras sin perjuicio de dar por terminado anticipadamente el Contrato de Concesión por incumplimiento del Concesionario"*.
199. Al respecto, esta propuesta de modificación busca reducir el riesgo de incumplimiento del cierre financiero para la Sub Etapa 3, así como de la ejecución de las obras correspondientes



a dicha sub etapa. Cabe precisar que, dado que la Sub Etapa 1 y Sub Etapa 2²⁸ se encuentran mayormente financiadas por el Estado, existe el riesgo que la Sub Etapa 3, cuya inversión es de cuenta y riesgo del Concesionario, no se realice, por lo que es necesario reducir este riesgo.

200. Es necesario señalar que lo establecido en el penúltimo y último párrafo de la cláusula 10.2.2 no es concordante y podría llevar a confusión, por cuanto el penúltimo párrafo indica que la carta fianza cubre posibles incumplimientos del Concesionario asociados con el numeral 9.2.1 de la cláusula novena y/o la ejecución y/o terminación de las Obras de la Sub Etapa 3, mientras que el último párrafo sólo hace alusión al incumplimiento de ejecución de obras.
201. Por otro lado, la propuesta de Adenda omite establecer un procedimiento de ejecución de esta garantía, por lo que no existe certeza si ante la ocurrencia de referido incumplimiento, el Concedente puede ejecutarla de manera simultánea con la garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras. En otras palabras, no se tiene certeza si la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión y la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras pueden ejecutarse al mismo tiempo o si existe un orden de prelación, cuando lo adecuado debería ser que ambas se ejecuten de manera simultánea, a fin de lograr desincentivar al Concesionario de que incurra en los referidos incumplimientos.
202. Sin perjuicio de lo señalado, el Regulador considera que la modificación propuesta, está relacionada a la modificación del esquema de pago y el adelanto de pago, dado que su implementación busca evitar que el Concesionario luego de recibido el financiamiento directo del Estado, abandone el proyecto incumpliendo con el respectivo cierre financiero de la Sub Etapa 3 o con la ejecución y/o terminación de dicha Sub Etapa. En ese sentido, dado que esta modificación está relacionada a los dos aspectos que motiva la adenda, las cuales, constituyen una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que su incorporación al Contrato de Concesión vía adenda, no resulta viable.

11) Modificación de la Cláusula 10.2.3 del Contrato de Concesión

203. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 10.2.3 en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
10.2.3. Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras Para garantizar la correcta ejecución de las Obras, incluyendo el pago de las penalidades, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE, una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras. El importe de esta garantía ascenderá a diez por ciento (10 %) de la suma de los montos en valores corrientes establecidos en el EDI de la Etapa de Ejecución de Obras para el Año de la Concesión en curso y los dos Año de la Concesión siguientes. Esta garantía deberá entregarse hasta quince (15) Días antes del inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, debiéndose actualizar	10.2.3 Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras Para garantizar la correcta ejecución de las Obras, incluyendo el pago de las penalidades, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE, una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras. El importe de esta garantía ascenderá a diez por ciento (10 %) de la suma de los montos en valores corrientes establecidos en el EDI de la Etapa de Ejecución de Obras para el Año de la Concesión en curso y los dos Año de la Concesión siguientes. Esta garantía deberá entregarse hasta quince (15) Días antes del inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, debiéndose actualizar

²⁸ El movimiento de tierras es una de las actividades más rentables en la ejecución de obras.

anualmente hasta tres (3) meses posteriores a la obtención de la Autorización de Funcionamiento.

Adicionalmente, el CONCESIONARIO deberá entregar al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por cada uno de los EDI de las Obras según Demanda, ascendente al diez por ciento (10 %) del EDI correspondiente. Dicha garantía deberá entregarse hasta quince (15) Días antes del inicio de la ejecución de las Obras según Demanda correspondientes, renovarse anualmente y mantenerse vigente hasta tres (3) meses posteriores a la culminación de la suscripción del Acta de Recepción de Obras correspondiente, con la conformidad del OSITRAN.

La Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras deberá mantenerse vigente, en mérito a sus sucesivas renovaciones, de conformidad con lo indicado en los párrafos precedentes.

anualmente hasta tres (3) meses posteriores a la obtención de la Autorización de Funcionamiento.

Adicionalmente, el CONCESIONARIO deberá entregar al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por cada uno de los EDI de las Obras según Demanda, ascendente al diez por ciento (10 %) del EDI correspondiente. Dicha garantía deberá entregarse hasta quince (15) Días antes del inicio de la ejecución de las Obras según Demanda correspondientes, renovarse anualmente y mantenerse vigente hasta tres (3) meses posteriores a la culminación de la suscripción del Acta de Recepción de Obras correspondiente, con la conformidad del OSITRAN.

La Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras deberá mantenerse vigente, en mérito a sus sucesivas renovaciones, de conformidad con lo indicado en los párrafos precedentes.

Adicionalmente, esta Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras podrá ser ejecutada por el CONCEDENTE en caso el CONCESIONARIO incumpla con el numeral 9.2.1 de la Cláusula Novena y/o la ejecución y/o terminación de las obras de la Sub Etapa 3, sin perjuicio de lo establecido en el Contrato.

204. En relación a la presente propuesta de modificación, el Concedente en su informe de sustento señala que "la modificación de esta cláusula obedece a la necesidad de establecer que la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras garantiza la Ejecución de la sub etapa 3 y en consecuencia podrá ser ejecutada en caso el Concesionario incumpla con el cierre financiero y la ejecución y/o terminación de estas obras sin perjuicio de dar por terminado anticipadamente el Contrato de Concesión por incumplimiento del Concesionario".
205. Al respecto, esta propuesta de modificación busca reducir el riesgo de incumplimiento del cierre financiero para la Sub Etapa 3 y la terminación de dicha sub etapa; sin embargo, al igual que en la cláusula anterior no se precisa un procedimiento de ejecución de esta garantía, por lo que no existe certeza si ante la ocurrencia de referido incumplimiento, el Concedente puede ejecutarla de manera simultánea con la garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, cuando lo adecuado debería ser que ambas se ejecuten de manera simultánea, a fin de lograr desincentivar al Concesionario de que incurra en los referidos incumplimientos.
206. Sin perjuicio de lo señalado, el Regulador considera que la modificación propuesta, también está relacionada a la modificación del esquema de pagos y el adelanto de pago, dado que su implementación busca evitar que el Concesionario luego de recibido el financiamiento directo del Estado, abandone el proyecto incumplimiento con el respectivo cierre financiero de la Sub Etapa 3 o con la ejecución y/o terminación de dicha Sub Etapa. En ese sentido, dado que esta modificación está relacionada a los dos aspectos que motiva la adenda, las cuales constituyen una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del



proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que su incorporación al Contrato de Concesión vía adenda, no resulta viable.

12) Modificación de la Cláusula 10.3.3 e incorporación de la cláusula 10.3.4 del Contrato de Concesión

207. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 10.3.3 e incorporar la cláusula 10.3.4 en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
10.3.3. En caso el CONCESIONARIO haya iniciado el procedimiento de solución de controversias a que se refiere la Cláusula Décimo Sexta, la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión y la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras no podrán ser ejecutadas por el motivo que suscitó el Arbitraje durante el procedimiento arbitral. Su ejecución se encontrará sujeta a la decisión contenida en el laudo arbitral.	10.3.3 En caso el CONCESIONARIO haya iniciado el procedimiento de solución de controversias a que se refiere la Cláusula Décimo Sexta, la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión y la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras y <u>la Garantía de Adelanto</u> no podrán ser ejecutadas por el motivo que suscitó el Arbitraje durante el procedimiento arbitral. Su ejecución se encontrará sujeta a la decisión contenida en el laudo arbitral. 10.3.4 <i>"La Garantía de Adelanto podrá ser ejecutada, previa instrucción del CONCEDENTE, por el OSITRAN en forma total una vez verificado que el CONCESIONARIO no hubiese cumplido con culminar las Obras correspondientes a la Sub-Etapa 2 dentro de los plazos establecidos en el Contrato por causas imputables al CONCESIONARIO. Los recursos obtenidos por la ejecución de la Garantía de Adelanto serán depositados en la cuenta que para tales efectos señale el CONCEDENTE.</i> <i>En caso de terminación anticipada del contrato, independiente de la causa lo que lo originó, y de no haberse culminado la ejecución de las obras de la Sub Etapa 2, el CONCEDENTE ejecutará la garantía por la totalidad del monto vigente."</i>

208. Sobre el particular, en relación a la modificación de la cláusula 10.3.3, el Concedente señala lo siguiente en su informe de sustento:

"Por un tema de coherencia y homogeneidad se debe incluir que la Garantía de Adelanto tampoco podrá ser ejecutada en caso el CONCESIONARIO haya iniciado el procedimiento de solución de controversias a que se refiere la Cláusula Décimo Sexta por el motivo de suscitó el Arbitraje durante el procedimiento arbitral. Su ejecución se encontrará sujeta a la decisión contenida en el laudo arbitral".

209. Asimismo, respecto a la incorporación de la cláusula 10.3.4, el Concedente afirma lo siguiente:

"La "Garantía de Adelanto" garantiza la ejecución de la Sub-Etapa 2, por lo cual la presente cláusula establece, de manera consecuente, que si el Concesionario no cumple con su obligación de culminar las Obras correspondientes a esta dentro de los plazos establecidos

en el contrato de concesión, esta garantía podrá ser ejecutada por el Concedente y depositados los recursos dinerarios en la cuenta que establezca este. La acción a esta opción incluye el caso de terminación anticipada del contrato, independientemente de la causal que lo originó”.

210. Al respecto, la modificación propuesta en la cláusula 10.3.3, precisa que la garantía de adelanto recibe el mismo tratamiento que las demás garantías, es decir, en caso de iniciarse el procedimiento de solución de controversias no podrá ejecutarse esta garantía. Por otro lado, el Proyecto de Adenda propone incluir la cláusula 10.3.4, que el Concedente podrá ejecutar el íntegro de la Garantía en caso de incumplimiento del Concesionario respecto de la ejecución de la sub etapa 2.
211. No obstante, las modificaciones propuestas no resultan viables al estar relacionadas al cambio en el esquema de pagos y el adelanto, lo cual implica un cambio de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe.

13) Modificación de los numeral 1 y 2 del Párrafo introductorio del Apéndice 1 del Anexo 23 del Contrato de Concesión

212. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar los numerales 1 y 2 del párrafo introductorio del Apéndice 1 del Anexo 23 del Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
Cofinanciamiento El CONCEDENTE establece que para la ejecución de las Obras de la Etapa de Ejecución de Obras, se cofinanciará una parte de las mismas. Para tales efectos, se distinguen las siguientes sub etapas de la Etapa de Ejecución de Obras: 1) Sub Etapa 1, correspondiente a la ejecución de las Obras de Movimiento de Tierras, que serán cofinanciadas a través de PPO. 2) Sub Etapa 2, correspondiente a la ejecución de las Obras que serán cofinanciadas a través del Fondo de Pagos del PAO. 3) Sub Etapa 3, correspondiente a la ejecución de las Obras que no serán cofinanciadas. Cabe mencionar que el CONCEDENTE cofinanciará la Sub Etapa 1 y la Sub Etapa 2 de acuerdo a las condiciones establecidas en el presente Anexo.	Cofinanciamiento El CONCEDENTE establece que para la ejecución de las Obras de la Etapa de Ejecución de Obras, se cofinanciará una parte de las mismas. Para tales efectos, se distinguen las siguientes sub etapas de la Etapa de Ejecución de Obras: 1) Sub Etapa 1, correspondiente a la ejecución de las Obras de Movimiento de Tierras, que serán cofinanciadas a través del <u>PPO 1 hasta por el monto establecido en la definición de PPO1 (Cláusula 1.85) considerando los ajustes respectivos según lo dispuesto en el Apéndice 2 del Anexo 23.</u> 2) Sub Etapa 2, correspondiente a la ejecución de las Obras que serán cofinanciadas a <u>través del PPO 2 hasta por el monto de USD 264,728,697 millones (doscientos sesenta y cuatro millones setecientos cincuenta y ocho mil seiscientos noventa y siete y 00/100 Dólares) correspondientes al Fondo de Pagos del FPAO. A esta sub etapa no le corresponde ajuste alguno.</u> 3) Sub Etapa 3, correspondiente a la ejecución de las Obras que no serán cofinanciadas. <u>Dicha Sub Etapa 3 no incluye las Obras de Movimiento de Tierras.</u> (...)

213. El Concedente señala en su informe de sustento que la modificación tiene el objetivo de precisar para cada Sub Etapa, el monto y el concepto de cofinanciamiento a ser reconocido por el Concedente; así como, con respecto a la Sub Etapa 3, establecer que no incluye las obras de movimiento de tierras pagadas por el PPO1, y evitar que el Concesionario pueda asociar su requerimiento de recursos al momento de presentar el Cierre Financiero de la Sub Etapa 3.
214. Al respecto, debemos señalar que esta modificación, al establecer la forma como el PPO1 y PPO2 se relacionarán con las Sub Etapas del Proyecto, precisa cuál será el monto de cofinanciamiento del Estado para cada una de dichas Sub Etapas, evitando que las partes contratantes tengan alguna discrepancia sobre este extremo y determina el nivel de financiamiento que el Concesionario deberá realizar.
215. En relación con lo señalado en el numeral 2) correspondiente a la Sub Etapa 2, es oportuno indicar que el Contrato original en el Numeral 1.2 del Apéndice 1 del Anexo 23 establece que el cofinanciamiento está definido por el Fondo de Pagos del PAO. Al respecto, en este Numeral se señala que el Fondo de Pagos del PAO está formado de los CAO que se emitan y que estos CAO contienen intangibles.
216. Cabe señalar que el Proyecto de Adenda, al eliminar el Numeral 1.2 del Apéndice 1 del Anexo 23, excluye los intangibles del Fondo de Pagos del PAO, por lo que es necesario mantener el precitado Numeral en lo relacionado a que el Fondo de Pagos del PAO incluye los "Intangibles" que el Concesionario haya establecido en los avances de hito trimestral conforme a lo indicado en el Programa de Obra aprobado. El resto de los intangibles que no hayan sido declarados, constituyen intangibles que el Concesionario recuperará durante el periodo de explotación de la Concesión.
217. Finalmente, el Proyecto de Adenda precisa que la Sub Etapa 3 no incluye las Obras de Movimiento de Tierras, la cual se encuentra en la Sub Etapa 1. Esta precisión busca que el Concesionario no atribuya dicha actividad a la Sub Etapa 3, evitando que pueda destinarse parte del cofinanciamiento del PPO1 para dicha Sub Etapa 3.
218. No obstante a todo lo indicado, la modificación propuesta no resulta viable al estar relacionada al cambio en el esquema de pagos, en la medida que se precisa la nueva denominación de los PPOs junto con sus respectivos montos para las respectivas Sub Etapas. En ese sentido implica un cambio de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe.

14) Modificación del numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 23 del Contrato de Concesión

219. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar el numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 23 del Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
1.1 Pago por Obras (PPO): El PPO será desembolsado de acuerdo al siguiente procedimiento: i. Bimestralmente, y luego de presentado el Informe de Avance de Hito correspondiente de la	Pago por Obras (PPO): <u>El PPO1 y el PPO2 será desembolsado de acuerdo al siguiente procedimiento:</u> <u>i. Bimestralmente en caso de tratarse de las Obras de la Sub Etapa 1 correspondiente al PPO1 o</u>

Sub Etapa 1, el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN la solicitud de pago mediante PPO, la cual deberá contener la valorización del avance de Hito o Hito debidamente sustentada.

(...)

iv. En un plazo no mayor a dos (02) Días de recibido el reporte de avance de Hito, o el nuevo reporte de avance de Hito, de corresponder, el CONCEDENTE instruirá al Fideicomiso a realizar el pago del PPO, para lo cual el CONCESIONARIO emitirá una factura a favor del CONCEDENTE. Dicho pago se realizará en un plazo no mayor a los tres (03) Días siguientes de recibida la instrucción.

v. El pago del valor observado se realizará una vez subsanadas las observaciones por parte del CONCESIONARIO, en la oportunidad de pago del siguiente avance bimestral de Hito.

Para el caso contemplado en el Numeral 2 del Apéndice 2 del Anexo 23, en el cual corresponda un reconocimiento por Adicionales de Obra, éstos serán pagados conjuntamente con el último pago de PPO.

Trimestralmente en caso de tratarse de las Obras de la Sub Etapa 2 correspondiente al PPO2, y luego de presentado el Informe de Avance de Hito correspondiente de la Sub Etapa 1, el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN la solicitud de pago mediante PPO1 y/o PPO 02 según corresponda, la cual deberá contener la valorización del avance de Hito o Hito debidamente sustentada.

(...)

iv. En un plazo no mayor a dos (2) Días de recibido el reporte de avance de Hito, o el nuevo reporte de avance de Hito, de corresponder, el CONCEDENTE instruirá al Fideicomiso a realizar el pago del PPO1 y/o PPO2, para lo cual el CONCESIONARIO emitirá una factura a favor del CONCEDENTE. Dicho pago se realizará en un plazo no mayor a los tres (03) cinco (05) Días siguientes de recibida la instrucción. Alternativamente El CONCEDENTE pagará conjuntamente el PPO1 y/o PPO2 al CONCESIONARIO según ello sea instruido por el CONCESIONARIO a una cuenta de titularidad del CONCESIONARIO.

v. El pago del valor observado se realizará una vez subsanadas las observaciones por parte del CONCESIONARIO, en la oportunidad de pago del siguiente avance bimestral o trimestral, según corresponda, del Hito.

Para el caso contemplado en el Numeral 2 del Apéndice 2 del Anexo 23, en el cual corresponda un reconocimiento por Adicionales de Obra, éstos serán pagados conjuntamente con el último pago del PPO 1.

Se deja constancia que el PPO 2 será equivalente a: Fondo de Pagos del PAO

(...)

220. Sobre el particular, el Concedente señala en su informe de sustento que la modificación propuesta es consecuencia del cambio en el esquema de pago, el mismo que genera la necesidad de adecuar el procedimiento del desembolso del PPO1 y el PPO2 de acuerdo a la periodicidad establecida en el Contrato de Concesión.
221. Respecto a las modificaciones de PPO por PPO1 y PPO2, se entiende que las mismas responden a la adecuación de la cláusula al nuevo esquema de pagos, por lo que se encuentran en línea con la lógica de la adenda; sin embargo, no se ha considerado que el numeral iii) de la cláusula bajo análisis también requiere ser ajustado.
222. En relación a la modificación propuesta, relacionada a que el Concedente pague conjuntamente el PPO1 y/o PPO2 a una cuenta de titularidad del Concesionario, ello no ha sido sustentado por el Concedente en su informe. No obstante, consideramos que el vehículo mediante el cual debe pagarse el cofinanciamiento al Concesionario corresponde al Fideicomiso de Administración regulado en el Anexo N° 24, siendo el fiduciario del mismo, el

responsable de abonar el cofinanciamiento al Concesionario. Una modalidad de pago distinta o alternativa implica que podrían eludirse los requisitos y el control administrativo de las diferentes fuentes a emplearse en el pago del cofinanciamiento, como lo constituyen las penalidades, la amortización del adelanto y el desembolso de efectivo que efectuará el Concedente para el cumplimiento del pago de los hitos bimensuales y trimestrales que conforman el cofinanciamiento. Además, es oportuno indicar que el Fideicomiso permite aislar los recursos que se generan en el marco de la concesión del proyecto en sí, para que los mismos sean utilizados en éste último. En tal sentido, no resulta adecuada la modificación propuesta.

223. Por otro lado, es necesario indicar que el Concedente no remite en su informe un procedimiento de cálculo específico para liquidar periódicamente el valor de la garantía de adelanto de fondos del PPO2, de determinar los montos a pagar por concepto de PPO2. Se recomienda, en ese sentido, que el Concedente elabore un procedimiento de liquidación y pago que garantice en todo momento que el Concedente pagará, a través del fideicomiso de administración, el monto efectivamente certificado reflejado en el CAO que se haya emitido.
224. Por todo lo indicado, el Regulador considera que la modificación propuesta, al estar referida a viabilizar la modificación del esquema de pagos, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que su incorporación al Contrato de Concesión vía adenda, no resulta viable.

15) Eliminación del numeral 1.2 del Apéndice 1 del Anexo 23 del Contrato de Concesión

225. La propuesta de adenda N° 1 plantea eliminar el numeral 1.2 del Apéndice 1 del Anexo 23 del Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
1.2 Pago Anual por Obras (PAO): El PAO será desembolsado de acuerdo al siguiente procedimiento: Trimestralmente, y luego de presentado el Informe de Avance de Hito correspondiente, el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN la solicitud de emisión del CAO, la cual deberá contener el porcentaje de ejecución del Hito de la Sub Etapa 2 debidamente sustentado. A más tardar a los quince (15) Días de presentada la solicitud, el OSITRAN deberá emitir el CAO, de no existir observaciones a la solicitud. En caso el OSITRAN tuviera observaciones, el CONCESIONARIO deberá subsanar las mismas a efectos que el OSITRAN emita el CAO, de acuerdo al Apéndice 3 del presente Anexo. Cada CAO corresponde a cada avance de Hito o Hito materia de Cofinanciamiento definido en el Programa de Obras, el mismo que incluirá los intangibles y las actividades relacionadas al Instrumento de Gestión Ambiental. La suma de las valorizaciones de los avances de Hito o Hito	Se elimina el numeral 1.2 del Apéndice 1 del Anexo 23

materia de Cofinanciamiento darán lugar al Fondo de Pagos del PAO.

De acuerdo a la Propuesta Económica, el valor del Fondo de Pagos del PAO asciende a _____ Dólares (US\$) y se encuentra a valores corrientes. En base a este valor se define el monto de la alícuota que será pagada en la Etapa de Operación por concepto de PAO.

Los CAOs emitidos por el OSITRAN darán derecho de cobro al CONCESIONARIO de una proporción de los PAOs, denominada PAO-CAO. Por consiguiente, una vez expedido cada CAO, el CONCEDENTE tendrá la obligación irrevocable de pagar al CONCESIONARIO, a través del Fideicomiso, la proporción de los PAOs correspondiente.

El valor del PAO-CAO se determina bajo el siguiente procedimiento:

PAO-CAO = % de avance del Fondo de Pagos del PAO * PAO trimestral

Donde:

% de avance del Fondo de Pagos del PAO = proporción entre el valor del avance de Hito o Hito de la Sub Etapa 2 y el valor del Fondo de Pagos del PAO, definido en el CAO correspondiente.

PAO trimestral = alícuota trimestral correspondiente al Fondo de Pagos del Pago, de conformidad con el numeral xii. próximo.

Cada CAO dará origen al pago de sesenta (60) PAO-CAO.

La suma de PAO-CAOs de un periodo será igual al PAO trimestral.

El CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO los PAOs durante sesenta (60) trimestres. Dicho pago se realizará a partir de culminado el trimestre del Año de la Concesión en el que se da inicio a la Etapa de Operación, a excepción de los siguientes supuestos:

En caso que la fecha para la culminación de la Etapa de Ejecución de Obras se postergue por más de tres (03) meses al plazo máximo previsto en el Numeral 8.2, el pago del PAO se iniciará a partir de culminado el siguiente trimestre del Año de la Concesión en el que se cumplan sesenta y tres (63) meses contados desde el inicio de la Etapa de Ejecución de Obras.



En caso el CONCESIONARIO no logre obtener la Autorización de Funcionamiento en los plazos previstos en el numeral 7.4 del Contrato, por causas no imputables a éste, el CONCEDENTE pagará los compromisos de pago PAO que den lugar a partir de culminado el primer trimestre del año 2021.

Para efectos de Caducidad de la Concesión distinta al término por vencimiento del plazo establecido en el numeral 15.1 del Contrato, y siempre y cuando no se haya dado inicio a la Etapa de Operación, el CONCEDENTE pagará los compromisos de pago PAO que den lugar a partir de culminado el primer trimestre del año 2021.

El desembolso efectivo por concepto de PAO deberá realizarse el último Día del trimestre correspondiente.

Para la determinación del PAO trimestral se utilizarán las siguientes fórmulas:

$$[(PAO)]_{trimestral} = FPAO * [(i * ((1+i)^n) / (((1+i)^n - 1))]$$

Donde:

PAO trimestral = Cuota trimestral del PAO.
 FPAO = Fondo de Pagos del PAO, definido en la Propuesta Económica.
 i = Tasa de descuento trimestral para efectos del Fondo de Pagos del PAO, la misma que es equivalente a la tasa promedio ponderado anual del Cierre Financiero de la Etapa de Ejecución de Obras más un spread del 2.5%, convertida a su tasa equivalente trimestral
 n = 60, que es el número de cuotas trimestrales en las que se pagará el PAO

En caso que el Programa de Obras contemple la ejecución de Hitos afectos a Cofinanciamiento en paralelo, los conceptos y procedimientos contenidos en las Cláusulas anteriores se aplicarán de manera individual por cada Hito.

El CONCEDENTE pagará el PAO más el IGV correspondiente previa presentación de la factura por parte del CONCESIONARIO.

226. Sobre el particular, el Concedente ha señalado en su informe que la modificación del numeral 1.2 del Apéndice 1 del Anexo 23 tiene el objetivo de eliminar el mecanismo diferido de reconocimiento del PAO y su procedimiento del desembolso.
227. Sobre este extremo, consideramos que la eliminación del esquema de pago del PAO, es concordante con el nuevo esquema de pago para este tipo de cofinanciamiento previsto en la Adenda. En efecto, dado que el PAO será reemplazo por el PPO2, lo cual implica que el

mismo tenga un esquema de pago similar al establecido para el cofinanciamiento para la Sub Etapa 1 (PPO1), resulta coherente que se elimine la referencia al PAO y su esquema de pago.

228. No obstante, debe precisarse que la eliminación responde al nuevo esquema de pago, por consiguiente, la propuesta, si bien es concordante con el objetivo propuesto por la Adenda, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que la referida eliminación no es viable.

16) Modificación del numeral 1.3 del Apéndice 1 del Anexo 23 del Contrato de Concesión

229. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar el numeral 1.3 del Apéndice del Anexo 23 del Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
1.3 Tasa de Interés Moratorio En el caso que el CONCEDENTE incumpliese en depositar en el Fideicomiso los montos correspondientes por concepto de PPO y PAO en las fechas establecidas y origine el incumplimiento del pago de dichos montos al CONCESIONARIO, se generará un interés moratorio equivalente a la LIBOR más dos por ciento (2%) anual, calculado sobre el monto del PPO o PAO que corresponda desembolsar. El referido interés se aplicará a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del pago hasta la fecha del pago efectivo. Los montos que se generen por este concepto serán abonados por el CONCEDENTE a la cuenta del Cofinanciamiento PPO y Cuenta PAO para su cancelación junto con el desembolso a favor del CONCESIONARIO del PPO o PAO que corresponda.	1.3 Tasa de Interés Moratorio En el caso que el CONCEDENTE incumpliese en depositar en el Fideicomiso los montos correspondientes por concepto de <u>PPO1 y PPO2</u> y PAO en las fechas establecidas (<u>o no pagase directamente al Concesionario según instrucciones de éste</u>) y origine el incumplimiento del pago de dichos montos al CONCESIONARIO, se generará un interés moratorio equivalente a la LIBOR más dos por ciento (2%) anual, calculado sobre el monto del <u>PPO1 o PPO2</u> o PAO que corresponda desembolsar. El referido interés se aplicará a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del pago hasta la fecha del pago efectivo. Los montos que se generen por este concepto serán abonados por el CONCEDENTE a la cuenta del Cofinanciamiento <u>PPO (PPO1 y PPO2)</u> y Cuenta PAO para su cancelación junto con el desembolso a favor del CONCESIONARIO del <u>PPO1 o PPO2</u> o PAO que corresponda.

230. Sobre el particular, el Concedente ha señalado que, "al cambiar el esquema de pagos, se elimina el mecanismo diferido de reconocimiento del PAO para la definición de tasa de interés moratorio en caso el Concedente incumpliese con su obligación de depositar el cofinanciamiento y, se otorga las denominaciones PPO1 para el PPO, y PPO2 para el avance de las obras".
231. Sobre el particular, el Concedente ha señalado que, al cambiar el esquema de pagos, se elimina el mecanismo diferido de reconocimiento del PAO y se otorga las denominaciones PPO1 para el PPO, y PPO2 para el avance de las obras.
232. Respecto al pago directo al Concesionario según sus instrucciones, consideramos que dicha inclusión no correspondería ser considerada por cuanto el esquema de pago al Concesionario debe hacerse a través del fideicomiso.

233. No obstante, debe precisarse que la modificación responde al nuevo esquema de pago, por consiguiente la propuesta si bien es concordante con el objetivo propuesto por la Adenda, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que la referida modificación no es viable.

17) Eliminación del Apéndice 3 del Anexo 23 del Contrato de Concesión

234. La propuesta de adenda N° 1 plantea eliminar el Apéndice 3 del Anexo 23 del Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
Anexo 23 - Apéndice 3 Régimen Económico Financiero MODELO DEL CERTIFICADO DE AVANCE DE OBRA (CAO) CAO No. _____ - Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC) El presente Certificado de Avance de Obra (CAO) se emite de conformidad con el Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC) (en adelante, el CONTRATO) suscrito con fecha ____ de _____ del ____, entre el Estado de la República del Perú, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante el “CONCEDENTE”) y _____ (en adelante, el “CONCESIONARIO”), ambas en adelante “las Partes”. Certificado de Avance de Obra De acuerdo con lo establecido en el CONTRATO, el OSITRAN otorga su conformidad respecto al Avance de Obra No. _____ del Hito No. _____, ejecutado por el CONCESIONARIO. El OSITRAN acredita que las Obras materia del presente CAO han sido ejecutados de acuerdo con los estándares, exigencias técnicas y socio ambientales establecidas en el CONTRATO, en el EDI y de acuerdo con las Leyes y Disposiciones Aplicables. CAO N° _____ Porcentaje (%) resultante de: (Valor del avance de Hito o Hito de la Sub Etapa 2)/(Fondo de Pagos del PAO) _____ % Emitido en Lima,..... _____ EL OSITRAN	Se elimina todo el Apéndice 3 del Anexo 23.



235. Sobre el particular, el Concedente ha señalado que al cambiar el esquema de pagos debe eliminarse el mecanismo diferido de reconocimiento PAO; así como el modelo del certificado de avance de Obra, al ser eliminado el reconocimiento de CAOs derivados de los PAOs Trimestrales.
236. Sobre este extremo, consideramos que la eliminación del Certificado de Avance de Obra (CAO) para efectos del pago de los PAOs, es concordante con el esquema de pago del cofinanciamiento planteado por la adenda al Contrato de Concesión; sin embargo debe advertirse que la eliminación responde al nuevo esquema de pago, por consiguiente la propuesta si bien es concordante con el objetivo propuesto por la Adenda, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que la referida eliminación no es viable.

18) Modificación del Apéndice 2 del Anexo 24 del Contrato de Concesión

237. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar el Apéndice 2 del Anexo 24 del Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
Anexo 24 – Apéndice 2	Anexo 24 – Apéndice 2
Fideicomiso	Fideicomiso
Hoja de Términos del Contrato de Fideicomiso	Hoja de Términos del Contrato de Fideicomiso
(...)	(...)
1) Finalidad del Fideicomiso	1) Finalidad del Fideicomiso
El Fideicomiso se constituye para la administración de los recursos derivados de las obligaciones de pago del Cofinanciamiento contemplados en el presente Contrato.	(...)
La fuente de recursos que alimenta el Fideicomiso corresponde a i) los aportes del CONCEDENTE por el Cofinanciamiento, ii) el reintegro de parte del cofinanciamiento por parte del CONCESIONARIO, resultado de la aplicación del mecanismo regulado en Cláusula Novena del Contrato y iii) las penalidades.	El CONCEDENTE se obliga a registrar anualmente en sus partidas presupuestarias, el importe necesario para el <u>PPO1 y PPO2 y PAO</u> . (...)
El CONCEDENTE se obliga a registrar anualmente en sus partidas presupuestarias, el importe necesario para el PPO y PAO.	6) Cuentas del Fideicomiso
(...)	El Fideicomiso tendrá cuando menos cuatro (04) cuentas separadas, conforme a lo siguiente:
6) Cuentas del Fideicomiso	a) <u>Cuenta de Cofinanciamiento PPO</u> : Esta cuenta estará activa a partir de la entrada en vigencia del Fideicomiso hasta seis (06) meses posteriores a la culminación de las Obras sujetas a Cofinanciamiento, teniendo por finalidad asegurar la existencia de los fondos necesarios para atender los pagos del <u>PPO1 y PPO2</u> , de conformidad con lo establecido en el Anexo 23 del presente Contrato.
El Fideicomiso tendrá cuando menos cuatro (04) cuentas separadas, conforme a lo siguiente:	Para realizar el desembolso del <u>PPO1 y PPO2</u> , el CONCEDENTE instruirá al Fiduciario para que, en un plazo no mayor
a) Cuenta de Cofinanciamiento PPO : Esta cuenta estará activa a partir de la entrada en	

vigencia del Fideicomiso hasta seis (06) meses posteriores a la culminación de las Obras de la Sub Etapa 1 - Movimiento de Tierras, teniendo por finalidad asegurar la existencia de los fondos necesarios para atender los pagos del PPO, de conformidad con lo establecido en el Anexo 23 del presente Contrato.

Para realizar el desembolso del PPO, el CONCEDENTE instruirá al Fiduciario para que, en un plazo no mayor a tres (03) Días siguientes de recibida la instrucción, realice el pago correspondiente.

(...)

c) Cuenta Reintegro de Pagos del Cofinanciamiento: Esta cuenta tendrá vigencia desde el inicio de la Etapa de Operación hasta finalizar la Concesión, en la cual el CONCESIONARIO depositará los fondos obtenidos de la aplicación del mecanismo de reintegro del Cofinanciamiento establecido en la Cláusula Novena del Contrato.

Los recursos provenientes de esta cuenta serán destinados a:

i) Pagar el PAO, en caso de existir obligaciones pendientes por este concepto; para lo cual quince (15) Días Calendarios previos a la fecha de realización de los pagos PAO, el Fideicomiso depositará el íntegro de fondos de esta cuenta a la Cuenta de PAO; o

ii) Reintegrar el Cofinanciamiento al CONCEDENTE, una vez culminada la Concesión; para lo cual el Fideicomiso transferirá al CONCEDENTE el íntegro de fondos de esta cuenta dentro de los cinco (05) Días de producida la Caducidad de la Concesión. Cabe mencionar que dichos fondos permanecerán en el Fideicomiso durante la vigencia de la Concesión a efectos de hacer frente ante un eventual caso de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, Caducidad anticipada de la Concesión, entre otros.

d) Cuenta PAO: Esta cuenta tendrá vigencia desde el inicio de la Etapa de Operación hasta el cumplimiento del pago total del PAO.

Las fuentes de esta cuenta son: i) Los depósitos provenientes de la Cuenta de Reintegro de Pagos del Cofinanciamiento; ii) los ingresos provenientes de los depósitos efectuados por el CONCEDENTE conforme a los compromisos establecidos en el presente Contrato.

a cinco (05) Días siguientes de recibida la instrucción, realice el pago correspondiente. Alternativamente, el CONCEDENTE pagará directamente al Concesionario el pago del PPO1 y/o PPO2 a la cuenta de titularidad del CONCESIONARIO que este le hubiese instruido.

En caso se presente un retraso en los pagos por parte del CONCEDENTE, éste deberá realizar un depósito adicional al Fideicomiso (o pagar directamente al Concesionario en caso de ser instruido) por concepto de interés moratorio definido en el Numeral 1.3 del Apéndice 1 del Anexo 23.

Adicionalmente, el CONCESIONARIO deberá depositar en esta cuenta los montos correspondientes a las penalidades conforme a lo establecido en el Numeral 18.4 del Contrato.

(...)

c) Cuenta Reintegro de Pagos del Cofinanciamiento: Esta cuenta tendrá vigencia desde el inicio de la Etapa de Operación hasta finalizar la Concesión, en la cual el CONCESIONARIO depositará los fondos obtenidos de la aplicación del mecanismo de reintegro del Cofinanciamiento establecido en la Cláusula Novena del Contrato.

Los recursos provenientes de esta cuenta serán destinados a:

~~i) Pagar el PAO, en caso de existir obligaciones pendientes por este concepto; para lo cual quince (15) Días Calendarios previos a la fecha de realización de los pagos PAO, el Fideicomiso depositará el íntegro de fondos de esta cuenta a la Cuenta de PAO; o~~

~~ii) Reintegrar el Cofinanciamiento al CONCEDENTE, una vez culminada la Concesión; para lo cual el Fideicomiso transferirá al CONCEDENTE el íntegro de fondos de esta cuenta dentro de los cinco (05) Días de producida la Caducidad de la Concesión. Cabe mencionar que dichos fondos permanecerán en el Fideicomiso durante la vigencia de la Concesión a efectos de hacer frente ante un~~



Corresponderá al CONCEDENTE depositar los montos necesarios para cumplir con esta obligación, en un plazo máximo de tres (03) Días anteriores a la fecha del desembolso del PAO trimestral.

Adicionalmente, el CONCESIONARIO deberá depositar en esta cuenta los montos correspondientes a las penalidades conforme a lo establecido en el Numeral 18.4 del Contrato. Los desembolsos del PAO se realizarán en sesenta (60) cuotas trimestrales, pagaderas a partir de culminado el primer, segundo, tercer o cuarto trimestre del Año de la Concesión en el que se da inicio a la Etapa de Operación, según corresponda.

Los pagos del PAO se efectuarán de manera irrevocable de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.

En caso se presente un retraso en los pagos por parte del CONCEDENTE, éste deberá realizar un depósito adicional al Fideicomiso por concepto de interés moratorio definido en el Numeral 1.3 del Apéndice 1 del Anexo 23.

El CONCEDENTE dará las instrucciones para que se cumpla con los pagos del PAO, derivados de la emisión de los CAO, los cuales tendrán características de irrevocables a todo evento, inalterables, no ajustables, de modo de dar predictibilidad al flujo de pagos del Cofinanciamiento. Estos pagos serán realizados al margen de caducidad, terminación, resolución o suspensión del Contrato por cualquiera de sus causales.

En caso se produzca la terminación del Fideicomiso, el Fiduciario liquidará el patrimonio fideicometido y, de ser el caso, devolverá los recursos existentes de esta cuenta a las cuentas que indique el CONCEDENTE, asegurando el cumplimiento de las obligaciones Contractuales.

(...)

9) Terminación del Fideicomiso

El Fideicomiso terminará a los trescientos sesenta (360) Días posteriores a la fecha de Caducidad de la Concesión.

eventual caso de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, Caducidad anticipada de la Concesión, entre otros. En caso el monto acumulado en dicha cuenta sea superior al valor del intangible del año correspondiente, el excedente será liberado a favor del Concedente.

d) ~~Cuenta PAO:~~ Esta cuenta tendrá vigencia desde el inicio de la Etapa de Operación hasta el cumplimiento del pago total del PAO.

~~Las fuentes de esta cuenta son: i) Los depósitos provenientes de la Cuenta de Reintegro de Pagos del Cofinanciamiento; ii) los ingresos provenientes de los depósitos efectuados por el CONCEDENTE conforme a los compromisos establecidos en el presente Contrato. Corresponderá al CONCEDENTE depositar los montos necesarios para cumplir con esta obligación, en un plazo máximo de tres (03) Días anteriores a la fecha del desembolso del PAO trimestral.~~

~~Adicionalmente, el CONCESIONARIO deberá depositar en esta cuenta los montos correspondientes a las penalidades conforme a lo establecido en el Numeral 18.4 del Contrato.~~

~~Los desembolsos del PAO se realizarán en sesenta (60) cuotas trimestrales, pagaderas a partir de culminado el primer, segundo, tercer o cuarto trimestre del Año de la Concesión en el que se da inicio a la Etapa de Operación, según corresponda.~~

~~Los pagos del PAO se efectuarán de manera irrevocable de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.~~

~~En caso se presente un retraso en los pagos por parte del CONCEDENTE, éste deberá realizar un depósito adicional al Fideicomiso por concepto de interés moratorio definido en el Numeral 1.3 del Apéndice 1 del Anexo 23.~~

~~El CONCEDENTE dará las instrucciones para que se cumpla con los pagos del PAO, derivados de la emisión de los CAO, los cuales tendrán características de irrevocables a todo evento, inalterables, no ajustables, de modo de dar predictibilidad al flujo de pagos del Cofinanciamiento. Estos pagos serán~~

En caso se produzca la terminación del Fideicomiso, el Fiduciario liquidará el patrimonio fideicometido y, de ser el caso, devolverá los recursos existentes de cada una de las cuentas a favor del CONCESIONARIO y del CONCEDENTE, de acuerdo a lo especificado en cada cuenta.

Excepcionalmente, en caso se produzca la caducidad de la Concesión por otras causales que no fuesen el Vencimiento de Plazo de la Concesión, se mantendrá vigente el Fideicomiso a efectos de garantizar el pago del Valor Neto del Intangible y de ser el caso los PAOs aprobados.

~~realizados al margen de caducidad, terminación, resolución o suspensión del Contrato por cualquiera de sus causales.~~

En caso se produzca la terminación del Fideicomiso, el Fiduciario liquidará el patrimonio fideicometido y, de ser el caso, devolverá los recursos existentes de esta cuenta a las cuentas que indique el CONCEDENTE, asegurando el cumplimiento de las obligaciones Contractuales.

(...)

9) Terminación del Fideicomiso

El Fideicomiso terminará a los trescientos sesenta (360) Días posteriores a la fecha de Caducidad de la Concesión.

En caso se produzca la terminación del Fideicomiso, el Fiduciario liquidará el patrimonio fideicometido y, de ser el caso, devolverá los recursos existentes de cada una de las cuentas a favor del CONCESIONARIO y del CONCEDENTE, de acuerdo a lo especificado en cada cuenta.

Excepcionalmente, en caso se produzca la caducidad de la Concesión por otras causales que no fuesen el Vencimiento de Plazo de la Concesión, se mantendrá vigente el Fideicomiso a efectos de garantizar el pago del Valor Neto del Intangible ~~y de ser el caso los PAOs aprobados.~~



238. Sobre el particular, el Concedente ha señalado en su informe de sustento que la propuesta de modificación tiene por objeto adaptar el Apéndice 2 del Anexo 24, referido a los términos del Fideicomiso, al cambio de la modalidad de cofinanciamiento de PAO a PPO2. En tal sentido, se elimina toda referencia al PAO y en lugar se incorpora los términos PPO1 y PPO2, según corresponda.
239. Asimismo, el MTC señala que se establece, alternativamente, que el Concedente pueda pagar directamente al Concesionario los montos correspondientes al PPO1 y/o PPO2 a la cuenta de titularidad del Concesionario que hubiese instruido. Asimismo, en caso de un retraso en estos pagos, el Concedente deberá pagar intereses moratorios definidos en el Numeral 1.3 del Apéndice 1 del anexo 23.
240. Al respecto, consideramos que la eliminación de la referencia al PAO se encuentra articulada a la modificación del esquema de pagos planteado en la Adenda, sin embargo, no resulta coherente que se permita de manera alternativa que el Concedente pague directamente al Concesionario, por cuanto el Fideicomiso contiene o contendrá (si es modificado), las respectivas instrucciones para realizar los pagos al Concesionario.

241. Respecto al pago directo al Concesionario, debe precisarse que tal modificación no ha sido sustentada por el Concedente en su informe. No obstante, consideramos que el vehículo mediante el cual se debe pagar el cofinanciamiento al Concesionario corresponde al Fideicomiso de Administración, siendo el fiduciario del mismo, responsable de abonar el cofinanciamiento al Concesionario. Una modalidad de pago distinta o alternativa, implicaría la posibilidad de eludir los requisitos y el control administrativo de las diferentes fuentes a emplearse en el pago del cofinanciamiento, como lo constituyen las penalidades, la amortización del adelanto y el desembolso de efectivo que efectuará el Concedente para el cumplimiento del pago de los hitos bimensuales y trimestrales que conforman el cofinanciamiento. Además, es oportuno indicar que el Fideicomiso permite aislar los recursos que se generan en el marco de la concesión del proyecto en si, para que los mismos sean utilizados dentro de este último. En tal sentido, no resulta adecuada la modificación propuesta.

242. De otro lado, consideramos conveniente que los intereses generados por los pagos atrasados del Concedente también sean depositados en el Fideicomiso, dado que estos intereses son parte del cofinanciamiento que debe pagarse el Concesionario. Asimismo, es pertinente precisar que las penalidades aplicadas al Concesionario sean también depositados en dicho Fideicomiso, lo cual es concordante con lo expresamente señalado por la cláusula 18.4 del Contrato de Concesión.



243. En otro orden de ideas, la adenda no establece una estipulación que obligue a las partes a adecuar el Contrato de Fideicomiso del Contrato de Concesión, mediante el cual el Estado realiza los pagos del cofinanciamiento. Esto es necesario a fin de evitar problemas futuros, tanto al Concedente como al Concesionario, al momento de requerir de los flujos dinerarios para financiar la ejecución de las obras, como por ejemplo, los originados por la falta de concordancia entre la denominación de los PPOs (del proyecto de adenda) y la denominación que utiliza el contrato de fideicomiso, la falta de concordancia respecto a la periodicidad de los depósitos por dichos PPOs (propuesto por la adenda) frente a la que se establece en el señalado contrato, así como la interrelación que debiera existir entre la amortización del adelanto con el desembolso efectivo por parte del Concedente en el fideicomiso a efectos del pago del PPO2 de los hitos trimestrales entre otros.



244. Es necesario mencionar que el Contrato de Fideicomiso vigente (suscrito el 2 de mayo de 2016), cuenta con la participación no sólo del Concedente y Concesionario, sino además del Citibank del Perú S.A. en calidad de fiduciario. Cabe indicar que dicho Contrato establece que cualquier modificación al mismo será por acuerdo escrito entre todas las Partes.

245. Conforme al Contrato de Fideicomiso, Citibank del Perú S.A. mantiene el dominio fiduciario de los derechos de cobro que corresponden al Cofinanciamiento (el que actualmente se encuentra conformado por el PPO y el PAO), por tanto cualquier modificación a los términos y condiciones del cofinanciamiento es de interés del Citibank del Perú S.A. quien ejerce un rol fiduciario respecto de dichos activos; y más aún cuando el Proyecto de Adenda propone que el pago del Cofinanciamiento pueda efectuarse directamente en las cuentas del Concesionario.

246. Dicho ello, no se advierte del informe de sustento ni del texto de adenda que el Concedente haya advertido que las modificaciones al Contrato de Concesión afectarán el Contrato de Fideicomiso suscrito. Tampoco se incluye en el informe de sustento si el Fiduciario ha manifestado su conformidad con las modificaciones al Contrato de Fideicomiso, aspecto que es importante que se dilucide.



247. Sin perjuicio a lo anterior, debe precisarse que la modificación responde al nuevo esquema de pago y adelanto, por consiguiente, la propuesta si bien es concordante con el objetivo propuesto por la Adenda, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que la referida modificación no es viable.

19) Incorporación de la Cláusula 1.55-A del Contrato de Concesión

248. La propuesta de adenda plantea incorporar la Cláusula 1.55-A en los términos siguientes:

"Garantía de Adelanto", es la carta fianza otorgada por una Empresa Bancaria o compañía de seguros autorizada por la SBS, que el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE, según lo establecido en la cláusula 10.2.1, como garantía por los Adelantos efectuados a favor del Concesionario, de conformidad con lo establecido en el Numeral 10.2.4 de la Cláusula Décima. La referida carta fianza se emitirá sustancialmente conforme al modelo adjunto como Anexo 16 del presente Contrato."

249. Sobre el particular, el Concedente señala que es necesario incluir al Contrato de Concesión una garantía, denominada "Garantía de Adelanto", relacionada al "Valor de Adelanto" establecido en la nueva cláusula 1.120-A, La carta fianza relacionada a la Garantía de Adelanto deberá ser constituida por el Concesionario a favor del Concedente, y entregada a este, para efectos de garantizar el "Valor del Adelanto".



250. El Concedente precisa que el monto de la carta fianza será equivalente al "Valor del Adelanto" establecido en la cláusula 1.120-A. La referida carta fianza, de acuerdo al numeral 10.2.1 del Contrato de Concesión, deberá ser emitida por una empresa bancaria, de acuerdo a lo establecido en las Bases, o por compañías de seguros autorizada por la SBS, en tanto el Concedente verifique que dichas cartas fianza cumplan con las mismas características que aquellas otorgadas por un Banco, que deberán ser solidaria, incondicional, irrevocable, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática.



251. Finalmente, el MTC señala que la cláusula 10.2.4, que se incorpora como parte del Proyecto de Adenda, desarrolla las características de la Garantía de Adelanto como parte del esquema de Garantías en Favor del Concedente, realizando las precisiones necesarias para establecer de manera inequívoca y fehaciente el tratamiento que corresponde a esta nueva garantía.

252. Al respecto, el Regulador considera que una garantía de adelanto por el mismo valor del adelanto no elimina, el riesgo de que el Concesionario no concluya las Obras de la sub etapa 2 (abandone el proyecto), ya que la ejecución de dicha carta fianza puede ser suspendida como consecuencia del inicio por parte del Concesionario de un procedimiento de solución de controversias, según se señala en la modificación de la cláusula 10.3.3 del Contrato de Concesión.



253. Sin perjuicio de lo anterior, debe precisarse que, la modificación propuesta, al estar relacionada a la posibilidad que el Estado otorgue un adelanto al Concesionario, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que la incorporación propuesta no resulta viable.

20) Incorporación de la Cláusula 1.66-A del Contrato de Concesión

254. La propuesta de adenda plantea incluir la Cláusula 1.66-A:

"Intangibles", corresponde a todos los gastos y desembolsos relacionados con las inversiones destinadas a construcciones y operaciones aeroportuarias a realizarse durante la Etapa de Ejecución de Obra y Etapa de Operación (incluyendo las Obras según Demanda, Rehabilitación y Mejoramiento y los Adicionales de Obra). Estos desembolsos serán constituidos por: estudios requeridos para la elaboración de expedientes técnicos, estudios de ingeniería, estudios de impacto ambiental y las actividades relacionadas al instrumento de gestión ambiental de desarrollo aeroportuario del Plan Maestro, margen de rentabilidad para el CONCESIONARIO, porcentajes para el supervisor de obras, gastos de estructuración financiera y gastos financieros relacionados con el financiamiento de las inversiones.

255. El Concedente señala en su informe de sustento que el Contrato de Concesión no contempla la definición de intangibles, pero en algunas cláusulas del mismo se menciona a los intangibles, razón por la cual sería necesaria la incorporación de dicha definición, la cual surtiría efectos a partir de la firma de la Adenda.

256. Al respecto, es oportuno indicar que el Contrato de Concesión establece en el Numeral 1.2 del Apéndice 1 del Anexo 23 que el cofinanciamiento está definido por el Fondo de Pagos del PAO. Al respecto, debe mencionarse que en este Numeral se señala que el Fondo de Pagos del PAO está conformado por los CAO (Certificados de Avance de Obra) que se emitan y que estos CAO consideran a intangibles. En tal sentido queda claro que desde el momento en que el Contrato de Concesión se suscribió, éste ya preveía que los intangibles formaban parte del FPAO declarados en el Programa de Obra, mientras que los demás intangibles eran a riesgo del Concesionario y, por tanto, debieran ser recuperados durante la etapa de explotación.

257. Cabe agregar que la incorporación propuesta tendría sentido si se incluyeran los intangibles en la definición de FPAO en la adenda propuesta, conforme a lo indicado en el párrafo precedente, sin embargo, con la Adenda ya no se vincula al FPAO con los intangibles, lo cual desvirtúa la naturaleza que tuvo originalmente el FPAO y que fue variable del factor de competencia.

258. En tal sentido, consideramos inadecuada la propuesta de incorporar la referida definición de "Intangibles" de manera aislada a través de la adenda, por cuanto no se vincula a la definición del FPAO.

259. Sin perjuicio de lo anterior, la modificación se encuentra asociada al nuevo esquema de pago, por consiguiente, la propuesta si bien es concordante con el objetivo propuesto por la Adenda, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que la referida incorporación no es viable.

21) Incorporación de la Cláusula 1.85-B del Contrato de Concesión

260. La propuesta de adenda N° 1 plantea incorporar la Cláusula 1.85-B:

"Pago por Obras Sub Etapa 2 o PPO 2", es la retribución que el CONCEDENTE se compromete a pagar en cuotas trimestrales al CONCESIONARIO por el avance del Hito o Hito ejecutado, correspondiente a las Obras de la Sub Etapa 2 (excluyendo a aquellas Obras correspondientes al Movimiento de Tierras y a la Sub Etapa 3) que serán cofinanciadas a través del Fondo de Pagos del PAO, conforme al cronograma establecido en el Programa de Obras.

El monto en valores corrientes por concepto de PPO 2 es igual al monto de Fondo de Pagos del PAO.

Al monto por concepto de PPO 2 no le es aplicable el ajuste señalado en el Apéndice 2 del Anexo 23 del Contrato."

261. Sobre el particular, el Concedente señala en su informe de sustento que tomando como base la modificación de la Cláusula 1.85, se ha incorporado la definición del Pago por Obras Sub Etapa 2 o PPO 2, debido a la eliminación del pago por Obras mediante el esquema de pagos diferido (PAO), por lo que se precisa que dichas obras serán cofinanciadas mediante el Fondo de Pagos del PAO y que dicho concepto no contempla ajuste.
262. Asimismo, indica que la incorporación del mecanismo de pago por PPO2 tiene como premisa la decisión del Concedente de evitar cualquier costo de financiamiento por cuanto resulta oneroso para el Estado, señalando que esta modificación salvaguarda las condiciones de competencia del proyecto pues se pagará exactamente lo que el Concesionario ofertó en su oferta económica.
263. Con relación a la propuesta de incorporación, consideramos que la misma es concordante con el nuevo esquema de pago del cofinanciamiento a través del Fondo de Pagos del PAO. Asimismo, la definición propuesta precisa que el monto del cofinanciamiento es el mismo para el Fondo de Pagos del PAO.
264. No obstante, dicha incorporación no es viable por cuanto si bien guarda coherencia desde la lógica de la adenda, la misma es determinante en el cambio del esquema de pagos, lo cual constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe.

22) Incorporación de la Cláusula 1.120-A del Contrato de Concesión

265. La propuesta de adenda N° 1 plantea incorporar la Cláusula 1.120-A en los siguientes términos:

"Valor del Adelanto" corresponde al monto de US\$ 40,262,870 (cuarenta millones doscientos sesenta y dos mil ochocientos setenta y 00/100 Dólares) mas IGV, equivalente al Hito trimestral máximo más el valor de avance de obra del primer mes del segundo trimestre según Programa de Ejecución de Obra (PEO) aprobado y que pagará el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, en calidad de adelanto, dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la fecha de la firma de la Adenda N° 01 el cual será depositado mediante transferencia bancaria o depósito en cuenta, en una cuenta PPO del Fideicomiso según instrucciones al Fideicomiso o en una cuenta que el CONCESIONARIO indique, para lo cual el CONCESIONARIO deberá entregar previamente al CONCEDENTE la Carta Fianza por la Garantía de Adelanto para las Obras retribuidas por el PPO 2 e instruir respecto de la cuenta a la que se realice la transferencia o el depósito del monto antes referido. El Adelanto solo podrá emplearse para la ejecución de las Obras retribuidas por el PPO 2. Dicho adelanto será amortizado respecto a los pagos del PPO 2."

266. Sobre el particular, el Concedente señala en su informe de sustento que la incorporación de la definición de "Valor del Adelanto" es consecuencia del cambio en el esquema de pagos diferidos a pagos contra avance de obra valorizado por OSITRAN. Según el MTC, este esquema de pagos es usual en las contrataciones que realiza el Estado, de la misma manera que la posibilidad de que el Estado provea de un adelanto al contratista.



267. El Concedente señala que el Valor de Adelanto equivale al Hito trimestral máximo más el valor de avance de obra del primer mes del trimestre siguiente, según el Programa de Ejecución de Obras aprobado. Si este monto no cubre todas las necesidades de capital de trabajo del Concesionario, los saldos negativos de caja serán cubiertos o con aporte de capital o línea de capital de trabajo que el Concesionario deberá solventar o gestionar a su cuenta y riesgo.
268. Al respecto, adjunto al oficio N° 0028-2017-MTC/25, el Concedente remitió un modelo económico financiero en MS Excel que sustenta el monto del Valor del Adelanto del PPO2 de US\$ 40'262,870 sin IGV, posteriormente, mediante el oficio N° 0146-2017-MTC/25 el Concedente adjunta el informe de ampliación N° 018-2017-MTC/25, el cual anexa un documento elaborado por su consultor IDEA-FRI, en el que se concluye que el monto de adelanto calculado por el Concedente es razonable. Este modelo considera proyecciones de ingresos y costos del flujo del PPO2.
269. De la revisión del modelo económico financiero remitido por el Concedente y validado por su consultor IDEA-FRI, se observa lo siguiente:

- El periodo constructivo, que abarca desde enero de 2017 hasta enero de 2022, contempla un pago inicial por USD 40,26 millones (sin IGV), el cual corresponde al adelanto.
- El adelanto y los desembolsos de PPO2 generan elevados saldos de caja para el Concesionario. Por ejemplo, el saldo de caja mensual en el periodo enero 2017 – marzo 2018, es en promedio USD 27,3 millones, con un máximo de USD 37 millones y un mínimo de USD 17 millones. De igual manera, se observa que el saldo promedio de caja durante toda la etapa constructiva (enero 2017 – enero 2022) asciende a USD 18,2 millones, con un máximo de USD 37 millones y un mínimo de USD 0 (cero).
- El modelo no contempla financiamiento bancario.
- Sólo en 7 meses de un total de los 60 meses que dura el periodo constructivo el saldo de caja es cero.
- El aporte de capital asciende a USD 42,3 millones y se hace efectivo tardíamente. Así, durante el periodo enero 2017 – abril 2018, no se considera aporte de capital alguno. Por otro lado, durante el periodo enero 2017 – enero de 2020, de los USD 42,3 millones que el Concesionario debe aportar como capital se considera un aporte efectivo de USD 2,12 millones. El grueso de los aportes, USD 33,5 millones, se hace efectivo en el periodo diciembre 2020 – junio de 2021, esto es en el quinto año de construcción.
- Existe un saldo de IGV por USD 6,74 millones que no es recuperado.

270. De la revisión efectuada del modelo financiero del MTC, se concluye que la propuesta de adelanto no es adecuada, ya que mantiene elevados excedentes de caja en las cuentas del Concesionario, lo cual evidencia una falta de optimización de los recursos que otorga el Estado.

271. Por otro lado, la propuesta de desembolsos del PPO2 traslada el riesgo de financiamiento íntegramente al Concedente, dado que en ningún caso el Concesionario incurre en financiamiento bancario. El aporte de capital propio del concesionario es casi nulo en los primeros años de la ejecución de inversiones, y sólo se coloca el grueso de los aportes de capital hacia el quinto año de la ejecución, con lo que asume muy bajos o casi nulos niveles de riesgo en la ejecución de las inversiones, trasladándoselos al Estado.

272. En este contexto, el esquema de adelanto y desembolsos del PPO2 propuesto desvirtúa el esquema de APPs como se ha señalado previamente, dado que el riesgo de financiamiento

no es asumido por el Concesionario, trasladándolo al Concedente. Asimismo, el esquema propuesto implica elevados desembolsos del Concedente en los primeros años de la Concesión, generando elevados stocks de efectivo y, por tanto, una ineficiencia en el uso de los recursos públicos.

273. Por último, el Contrato de Concesión no define el término “Programa de Ejecución de Obra (PEO)”, sino “Programa de Obras”, la cual debe ser verificada en todas las cláusulas de la adenda propuesta.
274. Por todo lo expuesto, dado que la incorporación de la definición de “Valor del Adelanto” está directamente relacionado al adelanto de pago, ello constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que no resulta viable su incorporación.

23) Incorporación de la Cláusula 10.2.4 del Contrato de Concesión

275. La propuesta de adenda N° 1 plantea incorporar la Cláusula 10.2.4 en el siguiente sentido:

“El CONCESIONARIO, previo al inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, deberá entregar una carta fianza emitida por una Empresa Bancaria o Compañía de Seguro autorizada por la SBS según lo establecido en la cláusula 10.2.1 por el mismo importe del monto del Valor del Adelanto para iniciar la Etapa de Ejecución de Obras.

*La garantía se mantendrá vigente durante todo el plazo de ejecución de Obras de la Sub Etapa 2 y su importe será reducido en función a los avances de Obra en un porcentaje equivalente a (Valor de Adelanto/Fondo de Pagos del PAO)*Avance de Hito correspondiente a Sub Etapa 2 aprobado previa conformidad del Regulador, de modo que al finalizar las Obras se haya reducido la totalidad del Valor del Adelanto.*

En caso de terminación anticipada del contrato, independiente de la causal que lo originó, y de no haberse culminada la ejecución de las obras de la Sub Etapa 2, el CONCEDENTE ejecutará la garantía por la totalidad del monto vigente.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, el costo de mantener dicha garantía corresponderá al CONCESIONARIO.”

276. Al respecto, el Concedente en su informe señala que esta carta fianza deberá ser constituida por el Concesionario a favor del Concedente, y entregada a este, para efectos de garantizar el “Valor del Adelanto” establecido en la nueva cláusula 1.120-A que propone la presente adenda N° 1. Agrega que con esto se cubre el riesgo de un inadecuado uso del Adelanto otorgado al Concesionario, debido que ante un incumplimiento dicha garantía será ejecutada. Asimismo, el Concedente precisa que inicialmente el monto de la carta fianza será equivalente al “Valor del Adelanto establecido en la cláusula 1.120-A, sin embargo, su importe será reducido acorde con los pagos que realice el Concesionario al Concedente hasta su total amortización o cancelación, por lo tanto, esta garantía se mantendrá vigente, desde la entrega del Valor del Adelanto por el Concedente al Concesionario hasta su total amortización por este.

277. De la revisión efectuada a la presente propuesta de incorporación, se verifica que el MTC considera necesario constituir una garantía para los fondos a entregarse al Concesionario en calidad de adelanto, siendo que el importe de dicha garantía ascienda al 100% del monto a adelantar para garantizar la total recuperación del monto adelantado en caso de incumplimiento.

Por lo expuesto, si bien la incorporación de la cláusula 10.2.4 es concordante con el objetivo propuesto por la adenda, la misma, al estar relacionada con concepto y sentido del pago de un adelanto, aspecto que constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que tampoco resulta viable su incorporación

b) Cláusulas con variaciones de forma

278. Sin perjuicio de lo anteriormente señalado, a continuación se emitirá opinión sobre las propuestas de modificación de las cláusulas 1.24, 1.85, numeral 1 y 2 del Apéndice 2 del Anexo 23.
279. En relación a estas cláusulas debemos señalar que, si bien están relacionadas a aspectos de forma, su aplicación depende de la implementación de las cláusulas que desarrollan el nuevo esquema de pagos por avance de obras o el adelanto de pago al Concesionario, aspectos que sí alteran las condiciones originales de competencia, así como la asignación de riesgos establecidas en el Contrato de Concesión, por lo que consideramos que tampoco es viable su incorporación vía adenda.



24) Modificación de la Cláusula 1.24 del Contrato de Concesión

280. La propuesta de adenda plantea modificar la Cláusula 1.24 en los términos siguientes:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
1.24 "Cofinanciamiento", es la suma de dinero expresada en Dólares que el CONCEDENTE desembolsará al CONCESIONARIO mediante los mecanismos de PPO y PAO, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Novena y el Anexo 23 del presente Contrato.	1.24 "Cofinanciamiento", es la suma de dinero expresada en Dólares que el CONCEDENTE desembolsará al CONCESIONARIO mediante los mecanismos de PPO y PAO mediante los mecanismos de <u>(PPO 1 y PPO2)</u> , de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Novena y en el <u>Apéndice 1</u> del Anexo 23 del presente Contrato.

281. Respecto a la modificación de la cláusula 1.24, el Concedente en su informe de sustento señala que, debido al cambio en el esquema de pagos del contrato, se elimina el mecanismo diferido de reconocimiento PAO, eliminando los pagos diferidos y cualquier costo de financiamiento originalmente establecido para el pago de Obras, y se incluye las denominaciones PPO1 para el PPO (Movimiento de Tierras) y PPO 2 para el avance de las Obras.
282. La redacción de la modificación propuesta busca concordar la nueva terminología adoptada para el nuevo mecanismo de cofinanciamiento para el PAO, el cual será denominado Pago por Obras 2 (PPO2), mientras que el PPO se denominará PPO1. En ese sentido, la modificación constituye una adecuación derivada de la nueva forma de pago del Fondo de Pagos del PAO que establece la adenda.
283. No obstante, la modificación propuesta, al estar relacionada al cambio en el esquema de pago, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que la modificación no resulta viable.



25) Modificación de la Cláusula 1.85 del Contrato de Concesión

284. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 1.85:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
1.85 "Pago por Obras o PPO", es la retribución que el CONCEDENTE se compromete a pagar en cuotas bimestrales al CONCESIONARIO por el avance del Hito o Hito ejecutado, correspondiente a las Obras de Movimiento de Tierras. El monto en valores corrientes por concepto de PPO, sin considerar el ajuste señalado en el Apéndice 2 del Anexo 23, asciende a Ciento Veintiún Millones Treinta y Dos Mil Seis Cientos Setenta y Nueve y 00/100 Dólares (US\$ 121'032,679).	1.85 "Pago por Obras <u>Sub Etapa 1 o PPO 1</u> ", es la retribución que el CONCEDENTE se compromete a pagar en cuotas bimestrales al CONCESIONARIO por el avance del Hito o Hito ejecutado, correspondiente a las Obras de Movimiento de Tierras. El monto en valores corrientes por concepto de <u>PPO PPO1</u> , sin considerar el ajuste señalado en el Apéndice 2 del Anexo 23, asciende a Ciento Veintiún Millones Treinta y Dos Mil Seis Cientos Setenta y Nueve y 00/100 Dólares (US\$ 121'032,679).

285. Respecto de la modificación propuesta, el Concedente señala que, debido al cambio de esquema de pagos del Contrato de Concesión, se está modificando la denominación del PPO por PPO1 (movimiento de tierras), a fin de incorporar un PPO2 (Avance de Obras). Esto resulta necesario debido a que se está haciendo una diferenciación marcada de las Sub Etapa 1, Sub Etapa 2 y Sub Etapa 3. En ese sentido, el Movimiento de Tierras que se pagaba con PPO ahora PPO 1 correspondería a la Sub-Etapa 1. Precisa que esta modificación no cambia las condiciones ni el mecanismo de pago del PPO originalmente establecido en el Contrato de Concesión, solo se sustituye el PAO por el PPO2. Finalmente, señala que el monto del PPO1 es el mismo que el previsto para el PPO originalmente establecido en el Contrato de Concesión, cuyo tratamiento sigue siendo el mismo según el Apéndice 2 del Anexo 23.

286. La redacción de la modificación propuesta busca concordar la terminología del Contrato de Concesión a efectos de hacer viable el nuevo esquema de pago del cofinanciamiento, por lo cual solo se modifica la denominación de PPO por PPO1; no obstante, la modificación propuesta, al estar relacionada al cambio en el esquema de pago, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que la modificación no resulta viable.

26) Modificación de los numerales 1 y 2 del Apéndice 2 del Anexo 23 del Contrato de Concesión

287. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar los numerales 1 y 2 del Apéndice 2 del Anexo 23 del Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
Régimen Económico Financiero Mecanismo de Ajuste del PPO	Régimen Económico Financiero Mecanismo de Ajuste del <u>PPO 1</u>
1. Ajuste del PPO por riesgo de diseño	1. Ajuste del <u>PPO 1</u> por riesgo de diseño
Se considera riesgo de diseño a las posibles variaciones entre el estudio de preinversión a nivel de factibilidad aprobado por el CONCEDENTE durante el Concurso y el EDI	Se considera riesgo de diseño a las posibles variaciones entre el estudio de preinversión a nivel de factibilidad aprobado por el CONCEDENTE durante el Concurso y el EDI

presentado por el CONCESIONARIO y aprobado por el CONCEDENTE.

El monto base de pago del PPO en valores corrientes asciende a US\$ 121'032,679 (Ciento Veinte y Un Millones Treinta y Dos Mil Seis Cientos Setenta y Nueve y 00/100 Dólares) y está determinado por la partida de Movimiento de Tierras del estudio de preinversión a nivel de factibilidad aprobado.

La partida de Movimiento de Tierras podrá variar con respecto al EDI aprobado. El CONCEDENTE pagará por concepto de PPO hasta un veinte por ciento (20%) adicional respecto al monto de los estudios de preinversión a nivel de factibilidad aprobado para este mismo componente.

En caso se exceda del referido tope, el CONCEDENTE no reconocerá monto alguno adicional de pago por este concepto; siendo de responsabilidad del CONCESIONARIO la ejecución de la totalidad de las Obras correspondientes a Movimiento de Tierras. En caso las variaciones no excedan dicho tope, el remanente podrá ser utilizado por el CONCESIONARIO durante la ejecución de las Obras de la Sub Etapa 1, según el mecanismo de ajuste de PPO por riesgo de ejecución, definido en el siguiente numeral.

2. Ajuste del PPO por riesgo de ejecución

Se considera riesgo de ejecución a las posibles variaciones entre el EDI aprobado y la ejecución de las Obras correspondientes.

El CONCESIONARIO, durante el periodo constructivo de la Sub Etapa 1, siempre que tenga un remanente del tope establecido en el Numeral 1 del presente Apéndice, podrá solicitar el reconocimiento de i) mayores precios calculados a partir de los precios unitarios del EDI aprobado reajustados con la fórmula polinómica establecida en dicho EDI, y ii) Adicionales de Obra, correspondientes a la partida de Movimiento de Tierras.

Por encima del referido tope, el CONCEDENTE no reconocerá monto alguno adicional de pago por este concepto; siendo de responsabilidad del CONCESIONARIO la ejecución de la totalidad de las Obras correspondientes a Movimiento de Tierras.

presentado por el CONCESIONARIO y aprobado por el CONCEDENTE.

El monto base de pago del PPO1 en valores corrientes asciende a US\$ 121'032,679 (Ciento Veinte y Un Millones Treinta y Dos Mil Seis Cientos Setenta y Nueve y 00/100 Dólares) y está determinado por la partida de Movimiento de Tierras del estudio de preinversión a nivel de factibilidad aprobado.

La partida de Movimiento de Tierras podrá variar con respecto al EDI aprobado. El CONCEDENTE pagará por concepto de PPO1 hasta un veinte por ciento (20%) adicional respecto al monto de los estudios de preinversión a nivel de factibilidad aprobado para este mismo componente.

En caso se exceda del referido tope, el CONCEDENTE no reconocerá monto alguno adicional de pago por este concepto; siendo de responsabilidad del CONCESIONARIO la ejecución de la totalidad de las Obras correspondientes a Movimiento de Tierras. En caso las variaciones no excedan dicho tope, el remanente podrá ser utilizado por el CONCESIONARIO durante la ejecución de las Obras de la Sub Etapa 1, según el mecanismo de ajuste del PPO1 por riesgo de ejecución, definido en el siguiente numeral.

2. Ajuste del PPO1 por riesgo de ejecución

Se considera riesgo de ejecución a las posibles variaciones entre el EDI aprobado y la ejecución de las Obras correspondientes.

El CONCESIONARIO, durante el periodo constructivo de la Sub Etapa 1, siempre que tenga un remanente del tope establecido en el Numeral 1 del presente Apéndice, podrá solicitar el reconocimiento de i) mayores precios calculados a partir de los precios unitarios del EDI aprobado reajustados con la fórmula polinómica establecida en dicho EDI, y ii) Adicionales de Obra, correspondientes a la partida de Movimiento de Tierras.

Por encima del referido tope, el CONCEDENTE no reconocerá monto alguno adicional de pago por este concepto; siendo de responsabilidad del CONCESIONARIO la ejecución de la totalidad de las Obras correspondientes a Movimiento de Tierras.

288. Al respecto, el Concedente sostiene que la modificación propuesta tiene el objetivo de adecuar al nuevo esquema de pagos el mecanismo de ajuste por riesgo de ejecución.

289. La redacción de la modificación propuesta busca concordar la terminología de la cláusula bajo análisis del Contrato de Concesión, a efectos de hacer viable el nuevo esquema de pago del cofinanciamiento, por lo cual se modifica la denominación de PPO por PPO1; no obstante, la modificación propuesta, al estar relacionada al cambio en el esquema de pago, constituye una variación de la estructura de asignación de riesgos en el marco del Contrato de Concesión, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que la modificación no resulta viable.

IV.2.6. Cláusulas que no se encuentran directamente vinculadas con el objeto de la adenda (modificación del esquema de pago y otorgamiento de adelanto).

290. A continuación evaluaremos las propuestas de modificación de Cláusulas 8.2.1.3, 10.1.8, 10.1.9, 10.2.1, 15.7.4, 15.7.5.1, 15.7.5.2, 15.7.6.2. Cabe indicar que estas cláusulas del proyecto de adenda no guardan relación directa con aquellas otras relacionadas a la implementación del nuevo esquema de pagos por avance de obras o con el adelanto de pago al Concesionario, no obstante, luego de la evaluación realizada se determina que solo algunas podrían ser implementadas, con las salvedades u observaciones respectivas, tal como a continuación se detalla.

27) Modificación de la Cláusula 8.2.1.3 del Contrato de Concesión

291. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 8.2.1.3 en los siguientes términos:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
8.2.1.3 Informes de Avance de Hito (...) Los informes se prepararán de forma independiente para las Obras correspondientes a Movimiento de Tierras y para las demás Obras, y se presentarán dentro de los tres (03) Días de vencido el bimestre o trimestre, respectivamente. El CONCESIONARIO deberá presentar los Informes de Avance de Hito al CONCEDENTE con copia al OSITRAN. La preparación de los Informes de Avance de Hito corresponderá al CONCESIONARIO y oportunamente junto con el OSITRAN convendrán en el formato más apropiado a utilizar. (...)	8.2.1.3 Informes de Avance de Hito (...) Los informes se preparan de forma independiente para las Obras correspondientes a Movimiento de Tierras, <u>Sub Etapa 2 y Sub Etapa 3</u> y para las demás Obras, y se presentarán dentro de los tres (03) días de vencido el bimestre o trimestre, respectivamente. El CONCEDENTE deberá presentar los informes de Avance de Hito al CONCEDENTE con copia al OSITRAN. La preparación de los Informes de Avance de Hito corresponderá al CONCESIONARIO y oportunamente junto con el OSITRAN convendrán en el formato más apropiado a utilizar. (...)

292. El Concedente señala en su informe de sustento, que la incorporación de la frase "Sub Etapa 2 y Sub Etapa 3" es para evitar ambigüedades y precisar que los informes de avance de hito son elaborados de forma independiente para las Obras correspondiente al Movimiento de Tierras, Sub Etapa 2 y Sub Etapa 3. Agrega que esta precisión tiene el objetivo de que los informes que se elaboren por cada Sub Etapa sean independientes, facilitando la verificación a cargo de OSITRAN.
293. Sobre el particular, como consecuencia de esta modificación, el control de los avances de obra se llevaría mediante tres informes, y no dos como se indica en el texto original. Sin embargo, no está definida la periodicidad de los informes de avance de la Sub Etapa 3.

294. La redacción original es coherente con los requisitos establecidos para la formulación del Programa de Obras (Clausula 8.2.1.2). El Programa de Obras aprobado agrupa los trabajos a ejecutar de la siguiente manera:

	Obras	Presupuesto EDI US\$
1	Movimiento de Tierras cofinanciado con PPO/PPO1	145'239,215
2	Movimiento de Tierras que excede el límite PPO/PPO1	9'694,164
3	Demás Obras o Resto de Edificaciones – cofinanciado con PAO/PPO2	264'758,697
4	Resto de Edificaciones – NO cofinanciadas	88'182,514

Los montos incluyen el valor de las obras, intangibles, gastos generales y utilidad. No incluye IGV.

295. De esta manera, mediante los dos informes de avance: i) para las obras de Movimiento de Tierra, y ii) para las Demás Obras, previsto actualmente en el Contrato, ya es posible que OSITRAN pueda llevar el control de todas las obras del proyecto con el debido sustento de metrados y cálculo de montos valorizados, tanto para las obras cofinanciadas como para las obras no cofinanciadas. En tal sentido, consideramos que no es necesario realizar la modificación propuesta en la adenda, a efectos de incorporar la presentación de un tercer informe.

28) Modificación de la Cláusula 10.1.8 y 10.1.9 del Contrato de Concesión

296. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 10.1.8 y 10.1.9, de acuerdo al texto siguiente:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
10.1.8 El CONCEDENTE garantiza que las Vías de Acceso se encontrarán construidas y operativas a más tardar a los cuatro (04) Años Calendario contados a partir de la Fecha de Cierre. Asimismo, el CONCEDENTE se obliga a realizar la rehabilitación y el mantenimiento necesario de las Vías de Acceso durante la vigencia de la Concesión.	10.1.8. El CONCEDENTE garantiza que las Vías de Acceso se encontrarán construidas y operativas a más tardar a los cuatro (4) seis (06) Años Calendario contados a partir de la Fecha de Cierre. Asimismo, el CONCEDENTE se obliga a realizar la rehabilitación y el mantenimiento necesario de las Vías de Acceso durante la vigencia de la Concesión.

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
10.1.9. El CONCEDENTE garantiza que las obras de mejoramiento que sean necesarias en la carretera de jerarquía nacional existente Poroy – Cachimayo – Chinchero – Urubamba serán culminadas, a más tardar a los cuatro (04) Años Calendario contados a partir de la Fecha de Cierre. Asimismo, el CONCEDENTE se obliga a realizar las labores necesarias para mantener la misma en condiciones adecuadas, a lo largo de la vigencia de la Concesión.	10.1.9. El CONCEDENTE garantiza que las obras de mejoramiento que sean necesarias en la carretera de jerarquía nacional existente Poroy- Cachimayo - Chinchero- Urubamba serán culminadas, a más tardar a los cuatro (04) <u>seis</u> (06) Años Calendario contados a partir de la Fecha de Cierre. Asimismo, el CONCEDENTE se obliga a realizar las labores necesarias para mantener la misma en condiciones adecuadas, a lo largo de la vigencia de la Concesión.

297. El Concedente señala en su informe de sustento que las modificaciones propuestas garantizan que las vías de acceso al aeropuerto estén construidas y operativas cuando se inicie la etapa de explotación del aeropuerto. En ese sentido, de acuerdo a lo informado por PROVIAS Nacional mediante Memorándum N° 4044-2016 MTC/20 que adjunta el Informe N°

034-2016-MTC/20.6, el proyecto de construcción de la vía de acceso al aeropuerto estaría la para julio del 2019 y el mejoramiento de la carretera Cusco-Chinchero-Urubamba estaría para julio del 2020.

298. Al respecto, de la lectura de la documentación remitida (Informe N° 101-2016-MTC/20.6.3/MSS) se advierte que las obras a cargo del Concedente se encontrarían listas para julio de 2020, no obstante en el documento de PROVIAS se indica que la entrega de dichas vías de acceso depende de la liberación de las áreas y solución de temas sociales de responsabilidad del MTC, sin especificar en qué situación se encuentra dichos asuntos, y sin haber presentado un cronograma que evidencie el compromiso del cumplimiento de su obligación en los plazos señalados en la propuesta de adenda.

299. Por tal motivo, este Regulador considera que no resulta viable la modificación propuesta, por cuanto el Concedente no ha presentado información que sustente adecuadamente la misma.

29) Modificación de la Cláusula 10.2.1 del Contrato de Concesión

300. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 10.2.1, planteando el texto siguiente:



Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
10.2.1. Las garantías establecidas en la presente Sección que deberá otorgar el CONCESIONARIO a favor del CONCEDENTE, estarán constituidas por cartas fianzas bancarias emitidas por una empresa bancaria o por una entidad financiera internacional, de acuerdo a lo establecido en las Bases, que deberán ser solidaria, incondicional, irrevocable, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, desde la Fecha de Cierre, las mismas que serán renovadas anualmente para mantenerlas vigentes. En caso se traten de una fianza emitida por una entidad financiera internacional, se requerirá que las mismas sean visadas y confirmadas por alguna de las empresas bancarias consignadas en las Bases.	10.2.1. Las garantías establecidas en la presente Sección que deberá otorgar el CONCESIONARIO a favor del CONCEDENTE, estarán constituidas por cartas fianzas bancarias emitidas por una empresa bancaria o por una entidad financiera internacional, de acuerdo a lo establecido en las Bases, <u>o por compañías de seguros autorizadas por la SBS</u>, que deberán ser solidaria , incondicional, irrevocable, sin beneficio de excusión , ni división y de realización automática, desde la Fecha de Cierre, las mismas que serán renovadas anualmente para mantenerlas vigentes. <u>En caso las cartas fianzas sean emitidas por compañías de seguro, estas últimas deberán contar con autorización de la SBS, así como con clasificación de riesgo no menor a A o equivalente, asignada por una clasificadora de riesgo nacional debidamente autorizada por la SMV o por una clasificadora de riesgo internacional de reconocido prestigio.</u> En caso se traten de una fianza emitida por una entidad financiera internacional, se requerirá que las mismas sean visadas y confirmadas por alguna de las empresas bancarias consignadas en las Bases.

301. Respecto a la modificación de la Cláusula 10.2.1, el Concedente señala que la modificación incorpora la posibilidad de que las garantías que otorgará el Concesionario estén constituidas por cartas fianzas emitidas por compañías de seguros autorizada por la SBS, las mismas que deberán contar una clasificación de riesgo no menor a "A" o equivalente, asignada por una clasificadora de riesgo nacional debidamente autorizada por la Superintendencia del

Mercado de Valores (SMV) o por una clasificadora de riesgo internacional de reconocido prestigio.

302. Respecto a la modificación propuesta, consideramos que este tema debe ser evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas, dado que se está ampliando las posibilidades de proveedores de servicios financieros (de carta fianza) que respaldarán la ejecución de las obras.
303. Sin perjuicio de la evaluación que le corresponda realizar al MEF, este Regulador considera que la modificación propuesta se basa en la necesidad del Concesionario en atender el requerimiento del Concedente respecto al otorgamiento de cartas fianzas como garantía por la ejecución de las sub etapas 2 y 3, el cierre financiero y el adelanto a ser otorgado al Concesionario, todo lo cual está relacionado al cambio del esquema de pagos y al adelanto, por lo cual la variación propuesta contribuye con modificar la estructura de asignación de riesgos, así como de las condiciones de competencia del proceso de licitación, tal como se ha señalado en el punto IV.2.3 del presente informe, por lo que su incorporación al Contrato de Concesión vía adenda, no resulta viable.

30) Modificación de la Cláusula 15.7.4 del Contrato de Concesión

304. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 15.7.4 en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
15.7.4 El VI de la Etapa de Ejecución de Obras (incluye el periodo previo al inicio de la mencionada etapa), considerará la sumatoria de los siguientes conceptos: i) El valor de los gastos generales en que haya incurrido el CONCESIONARIO hasta el inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, debidamente acreditados y reconocidos por el OSITRAN. ii) El menor valor entre: a) el monto correspondiente a las inversiones que no estén reconocidas por el Cofinanciamiento detalladas en los Informes de Avance de Hito aprobados por el OSITRAN, incluyendo las inversiones correspondientes al Hito inconcluso, de ser el caso; y b) el valor contable de las Obras que no estén reconocidas por el Cofinanciamiento; y iii) Los gastos de estructuración financiera, de ser el caso, los intereses por pagar del financiamiento de los Bienes de la Concesión que no estén reconocidos por el Cofinanciamiento, y otros gastos durante la Etapa de Ejecución de Obras que estén incluidos en el último Balance General auditado del CONCESIONARIO, vinculados a la ejecución de las Obras, y montos del IGV que no hayan sido reintegrados o devueltos según las Leyes Aplicables, de ser el caso, debidamente acreditados y aprobados por el OSITRAN y el CONCEDENTE.	15.7.4 El VI de la Etapa de Ejecución de Obras (incluye el periodo previo al inicio de la mencionada etapa), considerará la sumatoria de los siguientes conceptos: i) El valor de los gastos generales en que haya incurrido el CONCESIONARIO hasta el inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, debidamente acreditados y reconocidos por el OSITRAN <u>menos las correspondientes amortizaciones acumuladas, de corresponder.</u> ii) El menor valor entre: a) el monto correspondiente a las inversiones que no estén reconocidas por el Cofinanciamiento detalladas en los Informes de Avance de Hito aprobados por el OSITRAN, incluyendo las inversiones correspondientes al Hito inconcluso, de ser el caso; y b) el valor contable de las Obras que no estén reconocidas por el Cofinanciamiento; y iii) Los gastos de estructuración financiera, de ser el caso, los intereses por pagar del financiamiento de los Bienes de la Concesión que no estén reconocidos por el Cofinanciamiento, y otros gastos durante <u>la Etapa de Operación</u> que estén incluidos en el último Balance General auditado del CONCESIONARIO vinculados a la ejecución de las Obras <u>según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento</u>, y montos del IGV que no hayan sido reintegrados o devueltos según las Leyes Aplicables, de ser el caso, debidamente

	acreditados y aprobados por el OSITRAN y el CONCEDENTE . <u>Bajo ninguna circunstancia se podrá considerar dos veces o más un mismo gasto, monto de inversión, intereses u otro a efectos de calcular el VI de la Etapa de Ejecución de Obras según procedimiento señalado en la presente Clausula.</u>
--	---

305. Al respecto el Concedente señala en su Informe que se incorpora el último párrafo con el objetivo de señalar que, bajo ninguna circunstancia, podrá considerarse dos veces o más un mismo gasto, monto de inversión, intereses u otro, a efectos de calcular el VI durante la Etapa de Ejecución de Obras, esto a fin de evitar un posible doble reconocimiento. Agrega que este reconocimiento es para inversiones no reconocidas por el Cofinanciamiento y que no han sido previamente reconocidas como intangible.

306. Sobre el particular, el Concedente no ha sustentado las modificaciones contempladas en el literal iii) sobre la inclusión de otros gastos durante la "Etapa de Operación" vinculados a la ejecución de las Obras "según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento". No obstante, se considera que las mismas no son viables porque dicha cláusula establece el mecanismo de reconocimiento en caso de caducidad, durante la Etapa de Ejecución de las Obras; por tanto, el incluir gastos correspondientes a otras etapas, desnaturalizan el esquema de caducidad contemplado para el valor neto del intangible.



307. En relación a la posibilidad de descontar las amortizaciones acumuladas a los gastos generales incurridos por el Concesionario, consideramos que esta precisión resulta adecuada por cuanto en el esquema de caducidad no debe reconocer amortizaciones de gastos.



308. Finalmente, respecto de la inclusión del último párrafo, concordamos con el Concedente que el mismo evita que se duplique el reconocimiento de gastos y otros, por lo que en este extremo la propuesta sería viable.

31) Modificación de la Cláusula 15.7.5.1 del Contrato de Concesión

309. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 15.7.5.1 en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
15.7.5 El VI de la Etapa de Operación, considerará la sumatoria de los siguientes conceptos: 15.7.5.1 Las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento que se encuentren en ejecución: i) El menor valor entre: (i) el monto correspondiente al avance de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento determinado por el OSITRAN producto de la supervisión realizada a la ejecución de el(los) EDI correspondiente(s); y (ii) el valor contable de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento parcialmente ejecutadas.	15.7.5.1 El VI de la Etapa de Operación, considerará la sumatoria de los siguientes conceptos: 15.7. 5. 1 Las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento que se encuentren en ejecución : i) El menor valor entre: (i) el monto correspondiente al avance de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento determinado por el OSITRAN producto de la supervisión realizada a la ejecución de el (los) EDI correspondiente(s); y (ii) el valor contable de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento parcialmente ejecutadas.



ii) Los gastos de estructuración financiera, de ser el caso, los intereses por pagar del financiamiento de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento, y otros gastos durante la Etapa de Operación que estén incluidos en el último Balance General auditado del CONCESIONARIO, vinculados a la ejecución de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento, y montos del IGV que no hayan sido reintegrados o devueltos según las Leyes Aplicables, de ser el caso, debidamente acreditados y aprobados por el OSITRAN y el CONCEDENTE.	ii) Los gastos de estructuración financiera, de ser el caso, los intereses por pagar del financiamiento de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento, y otros gastos durante la Etapa de Operación que estén incluidos en el último Balance General auditado del CONCESIONARIO vinculados a la ejecución de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento, y montos del IGV que no hayan sido reintegrados o devueltos según las Leyes Aplicables, de ser el caso, debidamente acreditados y aprobados por el OSITRAN y el CONCEDENTE. <u>Bajo ninguna circunstancia se podrá considerar dos veces o más un mismo gasto, monto de inversión, intereses u otro a efectos de calcular el VI de la Etapa de Operación según procedimiento señalado en la presente Clausula.</u>
--	--

310. Al respecto, el Concedente, señala que se incorpora el último párrafo con el objetivo de señalar que bajo ninguna circunstancia se podrá considerar dos veces o más un mismo gasto, monto de inversión, intereses u otro, a efectos de calcular el VI durante la Etapa de Operación, esto a fin de evitar un posible doble reconocimiento.
311. Respecto de la inclusión del último párrafo, concordamos con el Concedente que el mismo evita que se duplique el reconocimiento de gastos y otros, por lo que la propuesta de modificación sería viable.

32) Modificación de la Cláusula 15.7.5.2 del Contrato de Concesión

312. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 15.7.5.2 en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
15.7.5.2 Los Bienes de la Concesión (Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento concluidas): i) El valor contable de los activos que deberán ser transferidos al CONCEDENTE como Bienes de la Concesión producto de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento. ii) Los gastos de estructuración financiera, de ser el caso, los intereses por pagar del financiamiento de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento, y otros gastos durante la Etapa de Operación que estén incluidos en el último Balance General auditado del CONCESIONARIO vinculados a la ejecución de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento, y montos del IGV que no hayan sido reintegrados o devueltos según las Leyes Aplicables, de ser el caso, debidamente	15.7.5.2 Los Bienes de la Concesión (Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento concluidas): i) El valor contable de los activos que deberán ser transferidos al CONCEDENTE como Bienes de la Concesión producto de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento. ii) Los gastos de estructuración financiera, de ser el caso, los intereses por pagar del financiamiento de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento, y otros gastos durante la Etapa de Operación que estén incluidos en el último Balance General auditado del CONCESIONARIO vinculados a la ejecución de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento, y montos del IGV que no hayan sido reintegrados o devueltos según

acreditados y aprobados por el OSITRAN y el CONCEDENTE.	las Leyes Aplicables, de ser el caso, debidamente acreditados y aprobados por el OSITRAN y el CONCEDENTE. <u>Bajo ninguna circunstancia se podrá considerar dos veces o más un mismo gasto, monto de inversión, intereses u otro, a efectos de calcular el VI de la Etapa de Ejecución de Obras según procedimiento señalado en la presente Clausula.</u>
---	---

313. Al respecto, el Concedente, señala que se incorpora el último párrafo con el objetivo de señalar que bajo ninguna circunstancia se podrá considerar dos veces o más un mismo gasto, monto de inversión, intereses u otro, a efectos de calcular el VI durante la Etapa de Operación, esto a fin de evitar un posible doble reconocimiento.

314. Respecto de la inclusión del último párrafo, concordamos con el Concedente que el mismo evita que se duplique el reconocimiento de gastos y otros, por lo que la propuesta de modificación sería viable.

33) Modificación de la Cláusula 15.7.6.2 del Contrato de Concesión

315. La propuesta de adenda N° 1 plantea modificar la Cláusula 15.7.6.2 en el siguiente sentido:

Contrato de Concesión	Propuesta de Adenda N° 1
15.7.6.2. Si la Caducidad se produce durante la Etapa de Operación, se deberá proceder conforme al siguiente procedimiento: i) Calcular para cada Obra ejecutada por el Concesionario, la cuota mensual equivalente al Valor del Intangible de la Etapa de Operación calculado a partir de la fecha de suscripción del Acta de Recepción correspondiente; de acuerdo a la siguiente fórmula (o su equivalente, la función PAGO de Excel): $CVNIO_i = VI_{EOi} * \left[\frac{r * (1 + r)^{n_i}}{(1 + r)^{n_i} - 1} \right]$ Donde: CVNIO_i Cuota mensual equivalente del VI_{EOi}. VI_{EOi} VI de la Etapa de Operación correspondiente a la Obra_i r Tasa de Descuento mensual para efectos de Caducidad n_i Número de meses desde la suscripción del Acta de Recepción correspondiente a la Obra_i hasta el plazo total de la Concesión i Subíndice que indica a qué Obra según Demanda o de Rehabilitación y/o Mejoramiento corresponde	15.7.6.2 Si la Caducidad se produce durante la Etapa de Operación, se deberá proceder conforme al siguiente procedimiento: ii) Calcular para cada Obra ejecutada por el Concesionario, la cuota mensual equivalente al Valor del Intangible de la Etapa de Operación calculado a partir de la fecha de suscripción del Acta de Recepción correspondiente; de acuerdo a la siguiente fórmula (o su equivalente, la función PAGO de Excel): $CVNIO_i = VI_{EOi} * \left[\frac{r * (1 + r)^{n_i}}{(1 + r)^{n_i} - 1} \right]$ Donde: CVNIO_i Cuota mensual equivalente del VI_{EOi}. VI_{EOi} VI de la Etapa de Operación correspondiente a la Obra_i r Tasa de Descuento mensual para efectos de Caducidad n_i Número de meses desde la suscripción del Acta de Recepción correspondiente a la Obra_i hasta el plazo total de la Concesión i Subíndice que indica a qué Obra según Demanda o de Rehabilitación y/o Mejoramiento corresponde

i) Definida la fecha de Caducidad, se calculará el valor actual de las cuotas del Valor Neto del Intangible de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento (CVNIO_i), desde el momento de la Caducidad hasta el plazo total de la Concesión; según la siguiente fórmula (o su equivalente, la función VA de Excel):

$$VNI_{OC_i} = CVNIO_i * \left[\frac{(1+r)^{m_i} - 1}{r * (1+r)^{m_i}} \right]$$

Donde:

VNI_{OCi} Monto por Caducidad a ser reconocido por el CONCEDENTE por cada Obra_i concluida
CVNIO_i Cuota mensual equivalente del VI_{EOi}

r Tasa de Descuento mensual para efectos de Caducidad

m_i Número de meses entre la Caducidad hasta el plazo total de la Concesión

i Subíndice que indica a qué Obra según Demanda o de Rehabilitación y/o Mejoramiento corresponde

Si la Caducidad se produjera antes o durante la etapa de ejecución de alguna de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento, caso contemplado en el Numeral 15.7.5.1, se aplicará el mismo procedimiento señalado en los literales i) y ii) del Numeral 15.7.6.2, a efectos de determinar el correspondiente Valor Neto del Intangible de la Obra en ejecución (VNI_{OE}).

En consecuencia el Valor Neto del Intangible Total, si la Caducidad se produce durante la Etapa de Operación corresponderá a:

$$VNI_{tot} = \sum_{i=1}^w VNI_{OC_i} + \sum_{i=1}^z VNI_{OE_i} + VI_{EEO}$$

Donde:

VNI_{tot} Valor Neto del Intangible Total

VNI_{OCi} Monto por Caducidad a ser reconocido por el CONCEDENTE por cada Obra_i concluida

w Número de Obras según demanda y/o Rehabilitación y/o Mejoramiento que se encuentran concluidas

VNI_{OEi} Monto por Caducidad a ser reconocido por el CONCEDENTE por cada Obra_i en ejecución

z Número de Obras según demanda y/o Rehabilitación y/o Mejoramiento que se encuentran en ejecución

iii) Definida la fecha de Caducidad, se calculará el valor actual de las cuotas del Valor Neto del Intangible de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento (CVNIO_i), desde el momento de la Caducidad hasta el plazo total de la Concesión; según la siguiente fórmula (o su equivalente, la función VA de Excel):

$$VNI_{OC_i} = CVNIO_i * \left[\frac{(1+r)^{m_i} - 1}{r * (1+r)^{m_i}} \right]$$

Donde:

VNI_{OCi} Monto por Caducidad a ser reconocido por el CONCEDENTE por cada Obra_i concluida
CVNIO_i Cuota mensual equivalente del VI_{EOi}

r Tasa de Descuento mensual para efectos de Caducidad

m_i Número de meses entre la Caducidad hasta el plazo total de la Concesión

i Subíndice que indica a qué Obra según Demanda o de Rehabilitación y/o Mejoramiento corresponde

Si la Caducidad se produjera antes o durante la etapa de ejecución de alguna de las Obras según Demanda y/o de Rehabilitación y/o Mejoramiento, caso contemplado en el Numeral 15.7.5.1, se aplicará el mismo procedimiento señalado en los literales i) y ii) del Numeral 15.7.6.2, a efectos de determinar el correspondiente Valor Neto del Intangible de la Obra en ejecución (VNI_{OE}).

En consecuencia el Valor Neto del Intangible Total, si la Caducidad se produce durante la Etapa de Operación corresponderá a:

$$VNI_{tot} = \sum_{i=1}^w VNI_{OC_i} + \sum_{i=1}^z VNI_{OE_i} + VI_{EEO}$$

Donde:

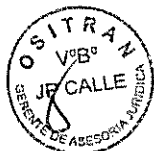
VNI_{tot} Valor Neto del Intangible Total

VNI_{OCi} Monto por Caducidad a ser reconocido por el CONCEDENTE por cada Obra_i concluida

w Número de Obras según demanda y/o Rehabilitación y/o Mejoramiento que se encuentran concluidas

VNI_{OEi} Monto por Caducidad a ser reconocido por el CONCEDENTE por cada Obra_i en ejecución

z Número de Obras según demanda y/o Rehabilitación y/o Mejoramiento que se encuentran en ejecución



VIEEO Valor del Intangible de la Etapa de Ejecución de Obras	VIEEO Valor del Intangible de la Etapa de Ejecución de Obras <u>descontado la amortización acumulada a la fecha de caducidad.</u>
--	---

316. El Concedente en su informe de sustento señala lo siguiente:

“Se ha precisado que el valor del intangible de la Etapa de Ejecución de Obras debe ser descontado de la amortización acumulada a la fecha de caducidad, esto para evitar un reconocimiento erróneo del Valor del Intangible en la Etapa de Ejecución de Obras”.

317. La modificación propuesta por el Concedente corresponde en caso que la caducidad ocurra durante la etapa de operación de la concesión e implica considerar que en el cálculo de la fórmula del Valor Neto del Intangible Total, se efectúe un ajuste a uno de sus componentes, esto es al Valor del Intangible de la Etapa de Ejecución de Obras (VIEEO), proponiéndose que sea calculado neto de amortización acumulada a la fecha de caducidad.

318. En ese sentido, la propuesta del Concedente implica considerar el Valor del Intangible de la Etapa de Ejecución de Obras (VIEEO) neto de amortización acumulada, considerando que durante la etapa operativa los costos relacionados al valor del intangible son recuperados durante cada ejercicio anual a través del cómputo de la amortización anual, la suma de amortizaciones anuales actualizan la cuenta de amortización acumulada, de forma tal que la diferencia entre el Valor del Intangible de la Etapa de Ejecución de Obras menos la amortización acumulada corresponden al saldo por recuperar, siendo esta la compensación más adecuada para efecto de cálculo del Valor del Intangible,



319. De considerarse el VIEEO sin deducir la amortización acumulada, habría un sobre costo por recuperar incorrecto, puesto que parte del VIEEO fue recuperado en el plazo desde el inicio de operaciones hasta el momento de la caducidad no debiendo ser considerado.



320. Respecto de la modificación propuesta, concordamos con el Concedente en que el mismo evita un reconocimiento erróneo del Valor del Intangible en la Etapa de Ejecución de Obras, por lo que la propuesta de modificación sería viable.

V. OTROS ASPECTOS DE IMPORTANCIA

a) Análisis de Beneficios Sociales del Proyecto señalado por el Concedente

321. Al respecto, en su Informe N° 005-2017-MTC/25, el Concedente realiza un análisis costo beneficio para comparar tres escenarios: escenario base, escenario de caducidad y escenario de modificación contractual, para lo cual toma como referencia la información del estudio de factibilidad del proyecto, proyectando los respectivos flujos de caja para cada escenario, efectuando ajustes asumiendo una tasa de inflación anual de 2.00%, obteniendo los siguientes resultados:



Escenario	Tasa Interna de Retorno Social (TIRS)
Base	12,10%
Caducidad	9,35%
Modificación Contractual	10,79%

322. El escenario base implica ejecutar el proyecto conforme a lo planificado, el escenario de caducidad implica caducar el contrato vigente y volver a licitar el proyecto, y por último el escenario de modificación contractual es el escenario del proyecto de adenda en evaluación.

323. Dado que los flujos de caja de las alternativas en evaluación han sido ajustados considerando una tasa de inflación anual de 2%, los flujos materia de evaluación son flujos a precios corrientes, por lo que las Tasas Internas de Retorno Social obtenidas son también a precios corrientes.
324. Al respecto, es necesario considerar que, de acuerdo a las directivas vigentes del MEF, la tasa social de descuento vigente es 9% a precios constantes, en ese sentido considerando la tasa de inflación de 2% señalada por el Concedente, la Tasa Social de Descuento a precios corrientes sería de 11.18%, con lo cual puede apreciarse que la rentabilidad social de la modificación contractual es menor que la tasa social de descuento. De esta manera, del análisis del MTC debería concluirse que la modificación contractual no resulta socialmente rentable.
325. Se recomienda que el MEF evalúe el análisis realizado por el MTC para verificar la metodología de cálculo seguida, la necesidad de su empleo y la razonabilidad del mismo, toda vez que la normativa de APP (artículo 2 numeral 2.4 del Reglamento del DL 1224) establece que todo proyecto, en cualquier fase de su desarrollo, debe ser evaluado dentro del principio del valor por dinero. Complementariamente, correspondería efectuar una evaluación desde la perspectiva fiscal considerando que hay un aumento de los compromisos firmes del Estado en el corto y mediano plazo.



b) Costos de Supervisión de obra

326. OSITRAN, mediante convenio con UNOPS seleccionó por Concurso Público (PEO/15/92464/2298) a la empresa Supervisora "Consortio Internacional Supervisión Valle Sagrado" para que efectúe el servicio de "Supervisión de Estudios de Ingeniería y Ejecución de Obras del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco" por un monto de USD 19 837 572,28 (incluido I.G.V.). Al respecto, debemos indicar que el concepto y mecanismo de pago para el reconocimiento de mayores gastos para la función supervisora, que se puedan incurrir por ampliaciones de plazo o dilaciones del proyecto, no se encuentran establecidos en el Contrato de Concesión ni menos aún en la adenda, aspecto que redundaría directamente en la supervisión de obras.
327. En ese sentido, los Mayores Gastos, por ampliación de plazo en la ejecución de la obra, en que se incurra con la empresa supervisora deberá de ser asumido enteramente por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC, lo cual deberá estar reflejado expresamente en la adenda que eventualmente se suscriba.



VI. CONCLUSIONES

328. La solicitud de opinión técnica respecto de la propuesta de adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco cumple con los requisitos de admisibilidad previstos en dicho contrato y en la normatividad vigente. La adenda propone, en su cláusula tercera, la modificación de las Cláusulas 1.23, 1.24, 1.54, 1.55, 1.56, 1.85, 8.2, 8.2.1.3, 9.2.1, 9.5.1, 10.1.8, 10.1.9, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.3.3, 15.7.4, 15.7.5.1, 15.7.5.2, 15.7.6.2, 1 y 2 del apéndice 1 del anexo 23, 1.1 del apéndice 1 del anexo 23, 1.3 del apéndice 1 del anexo 23, 1 y 2 del apéndice 2 del anexo 23 y el apéndice 2 del anexo 24.; asimismo, se propone la inclusión en el referido contrato de las Cláusulas 1.55-A, 1.66-A, 1.85-B, 1.120-A, 10.2.4, 10.3.4 y el 1.2 del apéndice 1 del anexo 23; finalmente, se propone la eliminación en el contrato las Cláusulas 1.22, 1.86 y el apéndice 3 del anexo 23.



329. Respecto al sustento del Concedente sobre las modificaciones contractuales referidas al Esquema de Pagos por avance de Obras, debemos concluir que el mismo no es consistente con lo señalado en su Oficio N° 5015-2016-MTC. En dicho Oficio el Concedente reconoce, al remitirse al Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN del Regulador, que el referido porcentaje del 2,5% de la fórmula del PAO contenida en el anexo 23 del Contrato de Concesión sí contempla los intereses por el descalce entre la ejecución de obras financiadas por el Concesionario y el pago de las obras por parte del concedente mediante cuotas PAO. Finalmente, debemos precisar que Proinversión en su Informe N° 01-2016/DP/SDGP/JPAE, remitido al Concedente mediante Oficio N° 372-2016/PROINVERSIÓN/DE de fecha 26 de octubre de 2016, también reconoce lo recogido en el citado Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN y confirma que el mismo fue de conocimiento público de los postores.

330. Adicionalmente, respecto a lo que señala el Concedente de que con este nuevo esquema de pago el Estado no asumirá los costos de financiamiento en los que incurra el Concesionario, debemos precisar que, si bien desde un enfoque económico para el Estado puede resultar conveniente, no debe dejarse de lado que también debe cumplirse con los requerimientos de mantener el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, así como procurar no alterar la asignación de riesgos ni la naturaleza del proyecto (artículo 22 del DL 1224 y artículo 53 del Reglamento del DL 1224), así como efectuarse una evaluación adecuado del Principio de Valor por Dinero.

331. Respecto al sustento del Concedente sobre las modificaciones contractuales vinculadas al adelanto de pago al Concesionario, referido a que el proyecto requiere contar con liquidez que permita iniciar la ejecución de la Obra, por lo menos para cubrir las necesidades de los primeros meses previos a la valorización de las Obras, debemos concluir que la información contenida en el modelo económico financiero remitido por el Concedente no sustenta el valor del adelanto propuesto; por el contrario, evidencia un ineficiente uso de recursos públicos al generar excesos de liquidez en 53 meses de los 60 que corresponde a la etapa de ejecución de las obras, lo cual debe ser evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas en el marco de sus atribuciones. Finalmente, no corresponde considerar ajuste o pago adicional alguno para el adelanto por concepto de desfase o retraso en el pago del cofinanciamiento, por cuanto en el Apéndice 1 del Anexo 23 del Contrato de Concesión ya se establece una compensación para el Concesionario por demora en el pago del PPO.



332. Respecto al cumplimiento, por parte de la propuesta de adenda remitida por el Concedente, de los requerimientos establecidos en la normativa de APPs, debemos señalar que, independientemente que el Concedente haya cumplido con la presentación de la evaluación de dichos aspectos, este Organismo, luego de evaluado lo sustentado por el MTC en su informe, OSITRAN concluye que la propuesta de adenda al Contrato de Concesión altera las condiciones originales de competencia, así como la asignación de riesgos establecidas en el Contrato de Concesión, tal como a continuación se sustenta:



a) Respecto a las Condiciones de Competencia, este organismo regulador considera que incluir un esquema de adelanto de pago por avance de obras al Contrato de Concesión sí altera las condiciones originales del proceso licitatorio, dado que tiene una implicancia en el factor de competencia (propuesta de FPAO) que los postores hubieran propuesto de haberse realizado bajo este esquema contenido en la adenda. En ese sentido, la adenda en este extremo contraviene el DL 1224, contrariamente a lo sustentado por el Concedente.

b) Respecto a la asignación de riesgos establecidos en el Contrato de Concesión, este organismo regulador considera que el cambio de modalidad de pago y el otorgamiento de un adelanto al Concesionario generarán una transferencia del riesgo de financiamiento del Concesionario al Concedente, y con ello se altera claramente la asignación de riesgos original del Contrato de Concesión en detrimento del Estado, contrariamente a lo afirmado por el Concedente quien indica que la adenda no altera riesgo alguno del proyecto.

Adicionalmente, la adenda propuesta desnaturaliza el esquema de Asociación Pública Privada al transferir el riesgo de financiamiento en detrimento del Estado y permitir que el Estado asuma el riesgo por las inversiones para los tres primeros años de la etapa de ejecución de las obras, según se desprende del modelo económico financiero remitido por el Concedente.

333. En relación a las Cláusulas directamente vinculadas a la modificación del Esquema de pago y otorgamiento de adelanto, relacionadas al objeto de la adenda (modificación de Cláusulas 1.22, 1.23, 1.54, 1.55, 1.56, 1.86, 8.2, 9.2.1, 9.5.1, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.3.3, numerales 1) y 2) del párrafo introductorio del Apéndice 1 del Anexo 23, numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 23, numeral 1.2 del Apéndice 1 del Anexo 23, numeral 1.3 del Apéndice 1 del Anexo 23, Apéndice 3 del Anexo 23, Apéndice 2 del Anexo 24 e incorporación de cláusulas 1.55-A, 1.66-A, 1.85-B, 1.120-A, 10.2.4, 10.3.4,)), debemos señalar que éstas no podrían ser aplicables.



No obstante, si el Concedente en el marco de sus atribuciones decide aprobar la adenda planteada, consideramos que debe tener en cuenta los siguientes comentarios:

- Respecto de la Cláusula 1.54: se advierte que el término “cronograma de desembolso del PPO2” no está definido ni en el Contrato de Concesión ni en el Proyecto de Adenda. Cabe mencionar que el único documento contractual relacionado con desembolsos es el Programa de Obras, el cual define los Hitos que son materia de cofinanciamiento.
- Respecto de la Cláusula 10.2.2 y 10.2.3: En el caso de la cláusula 10.2.2, el penúltimo párrafo indica que la carta fianza cubre posibles incumplimientos del Concesionario asociados con el numeral 9.2.1 de la cláusula novena y/o la ejecución y/o terminación de las Obras de la Sub Etapa 3, mientras que el último párrafo sólo hace alusión al incumplimiento de ejecución de obras.

Tanto en la Cláusula 10.2.2 y 10.2.3, no se tiene certeza si la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión y la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras se pueden ejecutar al mismo tiempo o si existe un orden de prelación, cuando lo adecuado debería ser que ambas se ejecuten de manera simultánea, a fin de lograr desincentivar al Concesionario de que incurra en los referidos incumplimientos.

- Respecto del numeral 1 y 2 del Párrafo introductorio del Apéndice 1 del Anexo 23: es oportuno indicar que en el Numeral 2) se señala que el Fondo de Pagos del PAO está formado de los CAO que se emitan y que estos CAO contienen intangibles. Cabe señalar que el Proyecto de Adenda, al eliminar el Numeral 1.2 del Apéndice 1 del Anexo 23, excluye los intangibles del Fondo de Pagos del PAO, por lo que es necesario mantener el precitado Numeral. El resto de los intangibles que no hayan sido declarados, constituyen intangibles que el Concesionario recuperará durante el periodo de explotación de la Concesión.



- Respecto del numeral 1.1, 1.3 del Apéndice 1 del Anexo 23: no resulta adecuado que el Concedente pague conjuntamente el PPO1 y/o PPO2 a una cuenta de titularidad del Concesionario porque el medio de pago considerado para tal fin en el Contrato de Concesión es el Fideicomiso de Administración.
- Respecto del Apéndice 2 del Anexo 24: el vehículo mediante el cual se debe pagar el cofinanciamiento al Concesionario corresponde al Fideicomiso de Administración, siendo el fiduciario del mismo, responsable de abonar el cofinanciamiento al Concesionario. Una modalidad de pago distinta o alternativa, implica que se podrían eludir los requisitos y el control administrativo de las diferentes fuentes a emplearse en el pago del cofinanciamiento como lo constituyen las penalidades, la amortización del adelanto y el desembolso de efectivo que efectuará el Concedente para el cumplimiento del pago de los hitos bimensuales y trimestrales que conforman el cofinanciamiento. Además, es oportuno indicar que el Fideicomiso permite aislar los recursos que se generan en el marco de la concesión del proyecto, para que los mismos sean utilizados dentro del mismo proyecto. En tal sentido, no resulta adecuada la modificación propuesta.



Por otro lado, los intereses generados por los pagos atrasados del Concedente también requieren ser depositados en el Fideicomiso, dado que estos intereses son parte del cofinanciamiento que debe pagarse el Concesionario. Asimismo, las penalidades aplicadas al Concesionario también deben ser depositadas en dicho Fideicomiso, lo cual es concordante con lo expresamente señalado por la cláusula 18.4 del Contrato de Concesión.



En otro orden de ideas, la adenda no establece una estipulación que obligue a las partes a adecuar el Contrato de Fideicomiso del Contrato de Concesión, mediante el cual el Estado realiza los pagos del cofinanciamiento. Esto es necesario a fin de evitar problemas futuros, tanto al Concedente como al Concesionario, al momento de requerir de los flujos dinerarios para financiar la ejecución de las obras, esto es, de los pagos de PPO2 determinado por las necesidades reales de desembolsos del Concedente y la amortización del adelanto de pagos otorgado.

Dicho ello, no se advierte del informe de sustento ni del texto de adenda que el Concedente haya advertido que las modificaciones al Contrato de Concesión afectarán el Contrato de Fideicomiso suscrito. Tampoco se incluye en el informe de sustento si el Fiduciario ha manifestado su conformidad con las modificaciones al Contrato de Fideicomiso, aspecto que es importante que se dilucide.



- Respecto de la Cláusula 1.55-A: una garantía de adelanto por el mismo valor del adelanto no elimina el riesgo de que el Concesionario pueda dejar de hacer la obra (abandone el proyecto), dado que la ejecución de dicha carta fianza puede ser suspendida como consecuencia del inicio por parte del Concesionario de un procedimiento de solución de controversias, según se señala en la modificación de la cláusula 10.3.3. del Contrato de Concesión.

- Respecto de la Cláusula 1.66-A: la incorporación propuesta tendría sentido si se incluyeran los intangibles en la definición de FPAO en la adenda propuesta, conforme a lo indicado en el párrafo precedente; sin embargo, con la Adenda ya no se vincula al FPAO con los intangibles, lo cual desvirtúa la naturaleza que tuvo originalmente el FPAO y que fue variable del factor de competencia.

En tal sentido, consideramos inadecuada la propuesta de incorporar la referida definición de "Intangibles" de manera aislada a través de la adenda, por cuanto no se vincula a la definición del FPAO, necesitando hacerse la vinculación correspondiente.

- Respecto de la Cláusula 1.120-A: Del modelo financiero del MTC, se concluye que la propuesta de adelanto no es adecuada, ya que mantiene elevados excedentes de caja en las cuentas del Concesionario, lo cual evidencia una falta de optimización de los recursos que otorga el Estado.

Por otro lado, la propuesta de desembolsos del PPO2 traslada el riesgo de financiamiento íntegramente al Concedente, dado que en ningún caso el Concesionario incurre en financiamiento bancario. El aporte de capital propio del concesionario es casi nulo en los primeros años de la ejecución de inversiones, y sólo se coloca el grueso de los aportes de capital hacia el quinto año de la ejecución, con lo que asume muy bajos o casi nulos niveles de riesgo en la ejecución de las inversiones, trasladándoselos al Estado. El esquema propuesto implica elevados desembolsos del Concedente en los primeros años de la Concesión, generando elevados stocks de efectivo, generando una ineficiencia en el uso de los recursos públicos.

Por último, el Contrato de Concesión no define el término "Programa de Ejecución de Obra (PEO)", sino "Programa de Obras".

334. En relación a las Clausulas directamente vinculadas a la modificación del Sistema de pago y otorgamiento de adelanto que corresponden a cambio de nomenclatura: PAO por PPO2 y PPO por PPO1 y PPO2 (Cláusulas 1.24, 1.85, numeral 1 y 2 del Apéndice 2 del Anexo 23), debemos señalar que si bien están relacionadas a aspectos de forma, su aplicación depende de la implementación de las cláusulas que desarrollan el nuevo esquema de pagos por avance de obras o el adelanto de pago al Concesionario, aspectos que sí alteran las condiciones originales de competencia, así como la asignación de riesgos establecidas en el Contrato de Concesión, por lo que consideramos que tampoco podrían ser aplicables.

335. En relación a las Clausulas 8.2.1.3, 10.1.8, 10.1.9, 10.2.1, 15.7.4, 15.7.5.1, 15.7.5.2, 15.7.6.2, que corresponden a cláusulas del proyecto de adenda que no guardan relación directa con aquellas otras relacionadas a la implementación del nuevo esquema de pagos por avance de obras o con el adelanto de pago al Concesionario. Algunas de dichas cláusulas podrían ser implementadas con las salvedades u observaciones respectivas, tal como a continuación se señalan:

- Respecto de la Cláusula 8.2.1.3: Mediante los dos informes de avance previstos actualmente en el Contrato original: i) para las obras de Movimiento de Tierras, y ii) para las Demás Obras, ya es posible llevar el control de todas las obras del proyecto con el debido sustento de metrados y cálculo de montos valorizados,

tanto para las obras cofinanciadas como para las obras no cofinanciadas. En tal sentido, consideramos que no es necesario realizar la modificación propuesta en la adenda, a efectos de incorporar la presentación de un tercer informe.

- Respecto de la Cláusula 10.1.8 y 10.1.9: de la lectura de la documentación remitida (Informe N° 101-2016-MTC/20.6.3/MSS) se advierte que las obras a cargo del Concedente se encontrarían listas para julio de 2020, no obstante en el documento de PROVIAS se indica que la entrega de dichas vías de acceso depende de la liberación de las áreas y solución de temas sociales de responsabilidad del MTC, sin especificar en qué situación se encuentran dichos asuntos, y sin haber presentado un cronograma que evidencie el compromiso del cumplimiento de su obligación en los plazos señalados en la propuesta de adenda.
- Respecto de la Cláusula 10.2.1: en relación a permitir que las garantías sean otorgadas por compañías de seguros autorizadas por la SBS, consideramos que este tema debe ser evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas.
- Respecto de la Cláusula 15.7.4: Se considera que dicha cláusula establece el mecanismo de reconocimiento en caso de caducidad, durante la Etapas de Ejecución de las Obras; por tanto, el incluir gastos correspondientes a otras etapas, desnaturalizan el esquema de caducidad contemplado para el valor neto del intangible.



En relación a descontar las amortizaciones acumuladas a los gastos generales incurridos por el Concesionario, consideramos que esta precisión resulta adecuada por cuanto en el esquema de caducidad no debe reconocer amortizaciones de gastos.

Finalmente, respecto de la inclusión del último párrafo, concordamos con el Concedente que el mismo evita que se duplique el reconocimiento de gastos y otros.



- Respecto de las Cláusula 15.7.5.1 y 15.7.5.2.: concordamos con el Concedente que las mismas evitan que se duplique el reconocimiento de gastos y otros.
- Respecto de la Cláusula 15.7.6.2: concordamos con el Concedente en que la misma evita un reconocimiento erróneo del Valor del Intangible en la Etapa de Ejecución de Obras.

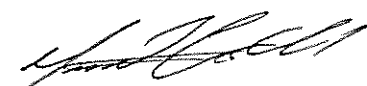


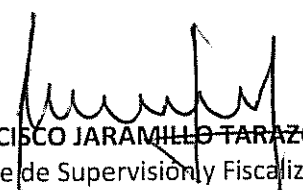
36. En relación al Análisis de Beneficios Sociales realizado por el Concedente, se recomienda que el MEF evalúe el análisis realizado por el MTC para verificar la metodología de cálculo seguida, la necesidad de su empleo y la razonabilidad del mismo.

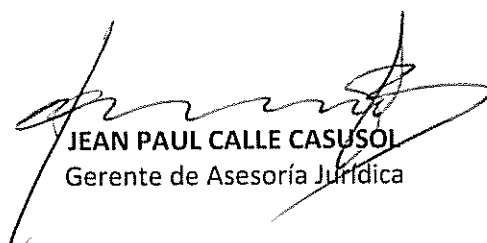
VII. RECOMENDACIÓN

Se recomienda al Consejo Directivo aprobar el presente Informe, que contiene la Opinión Técnica Desfavorable respecto de la propuesta de adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto International de Chinchero – Cusco.

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos


FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización


JEAN PAUL CALLE CASUSO
Gerente de Asesoría Jurídica

Reg. Sal. 2759--17

OSITRAN
GERENCIA GENERAL

PROVEIDO N° : 231-2014-66

PARA :SCD

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

FECHA : 20/01/14



Manuel Augusto Carrillo Barnuevo

De: Patricia Benavente Donayre
Enviado el: jueves, 22 de diciembre de 2016 04:22 p.m.
Para: Vizcarra Cornejo, Martín Alberto
CC: ccarrillo@mef.gob.pe; Granda Sanchez, Karin Cristina (kgranda@mef.gob.pe); Obed Chuquihuayta Arias; Manuel Augusto Carrillo Barnuevo
Asunto: RV: AYUDA MEMORIA ADENDA KUNTUR WASI
Datos adjuntos: AYUDA MEMORIA - EGP-ADENDA-KUNTUR WASI - REVISADO (005) (002) (003).docx

Estimado Ministro,

La posición de OSITRAN respecto al último texto de adenda para el Aeropuerto de Chinchero, mostrado por el equipo del MTC, en pantalla (no fue remitida por correo), a los asistentes a la reunión de evaluación conjunta llevada a cabo el 20 de diciembre.

Saludos,
PB.

De: Manuel Augusto Carrillo Barnuevo
Enviado el: jueves, 22 de diciembre de 2016 01:40 p.m.
Para: Rosas Romero, Yaco Paul <YRosas@mtc.gob.pe>
CC: Patricia Benavente Donayre <pbenavente@ositran.gob.pe>; Molinelli Aristondo, Fiorella Giannina <fmolinelli@mtc.gob.pe>; Carrillo Purín, Camilo <ccarrillo@mef.gob.pe>; Francisco Jaramillo Tarazona <fjaramillo@ositran.gob.pe>; Jean Paul Calle Casusol <jcalle@ositran.gob.pe>
Asunto: AYUDA MEMORIA ADENDA KUNTUR WASI

Estimado Yaco
Remito una ayuda memoria respecto a la adenda de Chinchero elaborada por OSITRAN
Saludos

AYUDA MEMORIA

SITUACION DE LA CONCESION DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO CUSCO

I. Antecedentes de la negociación de la Adenda: La solicitud de Endeudamiento Garantizado Permitido

1. En el marco del Contrato de Concesión, 17 de setiembre de 2015 la Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A. (el Concesionario), presentó al MTC, con copia a OSITRAN, una solicitud de autorización de Endeudamiento Garantizado Permitido (EGP) y de constitución de garantías, a efectos de financiar la Etapa de Ejecución de las obras del Aeropuerto Internacional de Chinchero Cusco.
2. Luego de la evaluación pertinente, el MTC mediante Oficio N° 4601-2016-MTC del 25 de noviembre de 2016, denegó la solicitud de Endeudamiento Garantizado Permitido presentada por el Concesionario, señalando que dicho financiamiento "en los términos en los que ha sido presentado por el Concesionario generaría un perjuicio económico al Concedente".

II. Sobre el proyecto de Adenda

3. Luego de la denegatoria del EGP por parte del MTC, la Partes han venido negociando en los últimos meses una propuesta de adenda al Contrato de Concesión, con el objetivo de viabilizar el desarrollo del proyecto y abaratar los costos del mismo. Para lograr estos objetivos, la propuesta de adenda plantea la modificación del mecanismo de pagos del Estado al Concesionario por la ejecución de las obras.
4. Según el Contrato de Concesión, la etapa de ejecución de obras está compuesta por las siguientes sub-etapas con sus respectivos mecanismos de pagos:
 - Sub Etapa 1, correspondiente a la ejecución de las obras de movimiento de tierras, que serán cofinanciadas a través de Pago por Obras (PPO).
 - Sub Etapa 2, correspondiente a la ejecución de las obras que serán cofinanciadas a través del Fondo de Pagos del PAO (pago diferido).
 - Sub Etapa 3, correspondiente a la ejecución de las obras que no serán cofinanciadas.
5. El Contrato de Concesión establece, adicionalmente, que el Concesionario debe acreditar que cuenta con las fuentes de financiamiento necesarias para ejecutar la totalidad de las obras, como condición necesaria para iniciar las mismas, contando sólo con los pagos PPO que debe pagar el Estado por las tareas de movimiento de tierras (sub etapa 1 por US\$ 145,2 incluyendo 20% de ajuste permitido por el contrato), lo que corresponde aproximadamente al 25% del monto total de ejecución de las obras.

6. En términos concretos, la propuesta de adenda considera modificar el mecanismo de pago de la sub etapa 2 (US\$ 264,7 millones), que debía pagarse en 40 cuotas trimestrales durante 15 años a partir de la finalización de la etapa de ejecución de las obras; por un esquema de pagos tipo PPO, es decir, que por cada avance de hito trimestral que realice el Concesionario se le pague de manera inmediata.
7. De acuerdo a lo señalado por el MTC, la modificación de la modalidad de pago generaría un ahorro de costos financieros, ya que el MTC dejaría de pagar los intereses generados por el pago del PAO por 15 años, mientras que el Concesionario ya no tendría el riesgo de obtener el financiamiento por los US\$ 264,7 millones.
8. Si bien es cierto que el cambio del mecanismo de pago produciría un ahorro de costos financieros al Estado, del análisis efectuado se han identificado los siguientes problemas en el proyecto de adenda:
 - a. Traslación del riesgo de obtención del financiamiento del Concesionario hacia el Estado. Considerando la propuesta de adenda, como producto del cambio del esquema de pagos del contrato, el monto que pagará el Estado vía liquidación de hitos ejecutados se incrementará aproximadamente hasta el 80% del presupuesto total. En tales condiciones, el Estado se constituye en el mayor proveedor de recursos financieros de corto plazo para la ejecución de la Sub etapa 2 del aeropuerto (US\$ 264,7 millones) además de la Sub Etapa 1 que ya estaba definido.
 - b. El riesgo de culminación de la obra se ha trasladado del Concesionario al Estado. Otro efecto directo de la modificación del mecanismo de pagos que se ha planteado en la propuesta de adenda, es que en el Contrato de Concesión el riesgo por la ejecución de la Sub Etapa 3 estaba a cargo del Concesionario, pero como se le exigía al Concesionario acreditar que contara con la totalidad de recursos para realizar la etapa de ejecución de obras (Sub Etapas 1, 2 y 3), el riesgo de terminación se encontraba mitigado.

Al modificar el mecanismo de pagos y plantear un pago vía liquidación contra hitos ejecutados para las Sub Etapas 1 y 2, se genera la posibilidad que el Concesionario decida no ejecutar la Sub Etapa 3, cuya realización constituye un riesgo que está a su cargo. El riesgo que el Concesionario pudiera no ejecutar la sub-etapa 3, se incrementa en forma sustancial por el hecho que el movimiento de tierras es una de las actividades de mayor rentabilidad en el sector construcción. Por tal motivo, OSITRAN consideró necesario que, para mitigar el riesgo que el Concesionario decida no llevar a cabo la sub etapa 3 (que no será cofinanciada por el Estado), debía establecerse en la adenda la ejecución conjunta de las cartas fianzas de Fiel cumplimiento de Contrato y de Ejecución de las Obras en caso de negativa del Concesionario de llevar a cabo la sub etapa 3.

Es necesario señalar que en la propuesta de adenda mostrada por el MTC (en pantalla) a los asistentes a la reunión de evaluación conjunta, llevada a cabo el día 20 de diciembre; no se incluyó la posibilidad de la ejecución conjunta de ambas fianzas que fue una recomendación conjunta del MEF y de OSITRAN

- c. Monto de adelanto y riesgo de pago. Adicionalmente a la modificación del mecanismo de pagos, la propuesta de adenda considera el pago al Concesionario de un "adelanto" por US\$ 59 millones (incluyendo IGV) para iniciar la ejecución de las obras, así como la posibilidad de contar con una línea de crédito que permita al Concesionario cubrir sus necesidades temporales de liquidez.

Es necesario mencionar que la inclusión del "adelanto" cercano al 23% del monto consignado por el Concesionario como fondo del PAO (es decir, su oferta), agrava los problemas de traslación del riesgo de financiamiento señalados en literal a.

Adicionalmente, la determinación del monto del "adelanto", según lo consignado en el modelo Excel remitido por el Concesionario, se basa en que los pagos de PPO por parte del Estado se realizan en un periodo de 60 días, cuando el Contrato de Concesión señala que deben realizarse en 30 días. Esto implica que el riesgo de demora en los pagos del Estado, normalmente asignado al Concesionario, en este caso nuevamente se está trasladando al Estado. Este supuesto contemplado en el modelo financiero del Concesionario genera una modificación del plazo de pago del PPO establecido en el contrato, que no sólo carece de sustento; sino que no ha sido planteado en las reuniones de evaluación conjunta. En consecuencia, al corregirse este tema en el modelo financiero del Concesionario, el adelanto a pagar al Concesionario no debería ser superior a US\$30 millones.

- d. Debilitamiento del esquema de APP's. En una Asociación Público Privada es más que usual que el Concesionario utilice diversas fuentes de financiamiento para ejecutar las obras relacionadas al proyecto, lo que incluye realizar aportes de capital. Estos aportes de capital reflejan el nivel de riesgo que el Concesionario asume y comparte en el desarrollo del proyecto. En línea con lo señalado, este Contrato de Concesión establece claramente la obligación del Concesionario de contar con un capital suscrito y pagado ascendente a S/. 185 millones. No obstante, consideramos particularmente preocupante que, en el marco de esta negociación, el Concesionario pretenda que el Estado le cubra incluso los breves periodos de iliquidez que pudieran generarse y que son inherentes a la actividad empresarial. De acuerdo al modelo financiero remitido por el Concesionario, si éste cubriera los costos de los periodos de iliquidez (costo de la línea de capital de trabajo y costos de las garantías de adelanto) con capital propio, el "adelanto" ascendería a aproximadamente US\$ 22 millones.

9. En tal sentido, consideramos que la última versión de Adenda mostrada en pantalla por el MTC a los asistentes a la reunión de evaluación conjunta, contempla un monto de adelanto que no ha sido sustentado y que genera un desequilibrio sustancial en la asignación de riesgos original que tuvo el Contrato de Concesión y que el Concesionario aceptó al momento de suscribirlo.
10. En síntesis, el último texto de proyecto de adenda mostrado por el MTC, no solo cambia el mecanismo de pago, sino que traslada al Estado riesgos que son del Concesionario, modificándose sustancialmente la matriz de asignación de riesgos del proyecto. Asimismo, dicho proyecto no contempla blindajes para el Estado en caso que el Concesionario se retire de la concesión antes de ejecutar la Sub Etapa 3, a pesar que

tanto el MEF como OSITRAN advirtieron la necesidad de hacerlo. En términos generales, el último texto de adenda discutido no ofrece una sustentación técnica de los cambios desde la perspectiva del Estado, que es la parte con quien el Concesionario ha incumplido la obligación de obtener el Cierre Financiero. En este escenario, un cambio del contrato de tal magnitud, generará un precedente grave en el sistema de APP's del país.

III. INFORMACION ADICIONAL

Perfil financiero de AIH

11. El Concesionario está conformado por 2 socios i) Andino Investment Holding (AIH) y ii) Corporación América, que cuentan cada uno con el 50% de participación accionaria. Al respecto, AIH presenta un deterioro sustancial en su capacidad de generar caja para afrontar sus obligaciones. Esto ha determinado que Fitch Ratings, clasificadora de riesgo internacional, califique el riesgo de su deuda a futuro con una nota de B-, lo cual corresponde a una calificación de "altamente especulativo" (Ver Anexo 1 al presente documento).

ANEXO 1

SITUACION FINANCIERA DE ANDINO INVESTMENT HOLDING

La empresa presenta serias dificultades financieras, como se aprecia en las recientes clasificaciones de riesgo de su deuda y en su historial crediticio:

Última Clasificación

Fecha	Anterior	Nueva	Agencia	Instrumento
14/10/2016	B+	B-	Fitch Ratings	Deuda en moneda Local
14/10/2016	B+	B-	Fitch Ratings	Deuda en moneda Extranjera
14/10/2016	B+	B-	Fitch Ratings	Notas Senior no Respaldadas

Historial de Clasificación

B&P		Fitch				
Largo plazo	Corto plazo	Largo plazo	Corto plazo	Largo plazo	Corto plazo	
Aaa	Prime-1	AAA	A-1+	AAA	F1+	Prime
Aa1		AA+		AA+		Alto grado
Aa2		AA		AA		
Aa3		AA-		AA-		
A1	Prime-2	A+	A-1	A+	F1	Grado alto medio
A2		A		A		
A3		A-		A-		
Baa1		BBB+		BBB+		
Baa2	Prime-3	BBB	A-3	BBB	F3	Grado bajo medio
Baa3		BBB-		BBB-		
Ba1	Not prime	BB+	B	BB+	B	Sin grado de inversión especulativo
Ba2		BB		BB		
Ba3		BB-		BB-		
B1		B+		B+		
B2		B	B	Altamente especulativo		
B3		B-	B-			
Caa1		CCC+	C		CCC	C
Caa2		CCC				
Caa3	CCC-					
Ca	CC					
C		C		DDD		Pocas esperanzas de pago
/		D				
/		/				
/		D		D	/	Impago

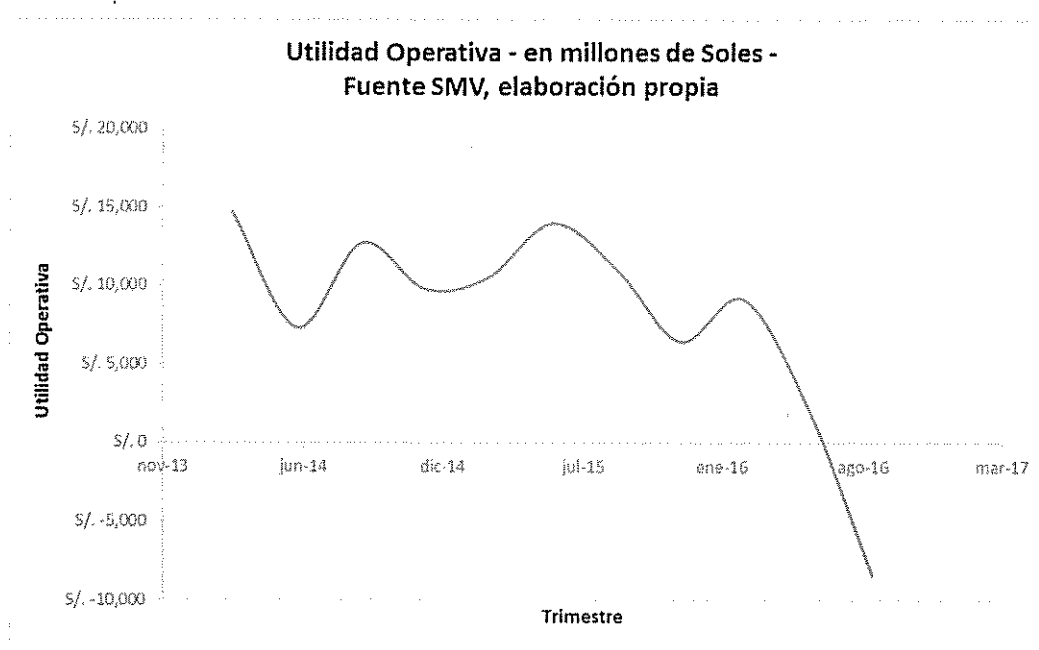
→ CLASIFICACIÓN - diciembre 2013
 y al 15 de octubre de 2015
 → CLASIFICACIÓN ACTUAL - 14 de Octubre 2016



La Categoría B corresponde a Instrumentos de inversión que están por debajo del grado de inversión y son altamente especulativos. Para el caso de AIH, el deterioro de su calificación de B + a B – no sólo implica una reducción de su capacidad crediticia, sino también que la situación de la empresa ha cambiado drásticamente, ya que no es usual que las clasificaciones de riesgo bajen 2 categorías.

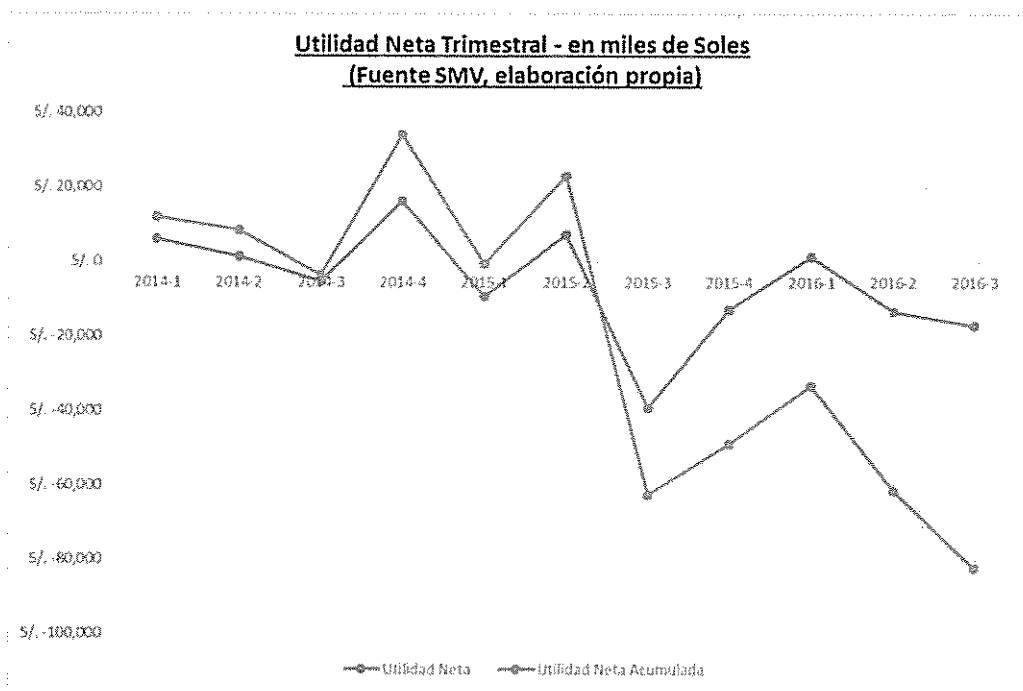
En el caso de las Notas Senior no Respaldadas de AIH, Fitch Ratings asigna una clasificación de recuperación de principal e intereses de RR4, donde RR1 significa que se espera que la empresa honre entre el 91% y 100% de sus obligaciones. En este contexto, RR4 significa que se espera que la empresa sólo honre el 31% y 50% de sus obligaciones. Lo anterior evidencia también un deterioro de la capacidad financiera de AIH.

De acuerdo a Fitch Ratings, las perspectivas de la compañía son negativas. El siguiente gráfico muestra el serio deterioro de la situación económica de la empresa, en términos de la utilidad operativa trimestral en el periodo enero 2014 – septiembre 2016, medida en millones de soles.



Fuente: Superintendencia de Mercado de Valores

Por otro lado, si a la utilidad operativa se le descuenta los gastos financieros y la variación por tipo de cambio, el resultado es una situación más negativa aún.



SESION DE CONSEJO DIRECTIVO No. 491-2014-CD-OSITRAN

A las nueve horas con treinta minutos del tres de enero de dos mil catorce, se llevó cabo una Sesión Ordinaria Presencial con la participación de los miembros del Consejo Directivo, señores: César Balbuena Vela y Jorge Cárdenas Bustíos, bajo la Presidencia de la señorita Patricia Benavente Donayre.

Asimismo, participaron el señor William Bryson Butrica, Gerente General (e) y el señor Jean Paul Calle Casuso, en calidad de Secretario del Consejo Directivo.

I.- ORDEN DEL DÍA

1.1. Opinión Técnica respecto de la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco

La administración presentó para aprobación del Consejo Directivo, el Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAL-OSITRAN que emite opinión técnico legal respecto de la versión final del "Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco" recibida el 16 de diciembre de 2013.

Con la conformidad del Consejo Directivo, la Presidente invitó a los señores Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización y Manuel Carrillo Barnuevo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos, para que hagan una breve exposición sobre los aspectos más importantes del análisis del informe, quienes realizaron la exposición correspondiente.

Luego de un breve debate e intercambio de ideas, los señores Directores manifestaron su conformidad con el análisis y conclusiones realizadas. En ese sentido, el Consejo Directivo adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo:

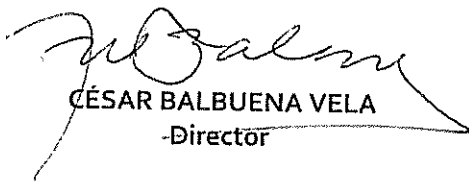
**ACUERDO N° 1671-491-14-CD-OSITRAN
de fecha 3 de enero de 2014.**

Vistos el Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Oficio N° 456-2013/PROINVERSION/DE remitido por PROINVERSION el 16 de diciembre de 2013 adjuntando la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, así como los Oficios N° 081 y N° 088-2013/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12, mediante los cuales PROINVERSIÓN remitió información complementaria; y, según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo de OSITRAN, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27332 y el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, así como en lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF, acordó por unanimidad:

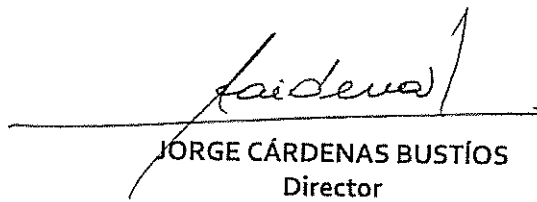
- a) Emitir opinión favorable sujeta a la condición de que PROINVERSION incluya las modificaciones y sugerencias a la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, contenidas en el Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, cuyo contenido queda aprobado a través del presente Acuerdo.

- b) Notificar a PROINVERSIÓN el presente Acuerdo, así como copia del Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
- c) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

No habiendo otro asunto que tratar, la Presidente levantó la sesión a las once horas con treinta minutos del tres de enero de dos mil catorce.



CÉSAR BALBUENA VELA
-Director



JORGE CÁRDENAS BUSTÍOS
Director



PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

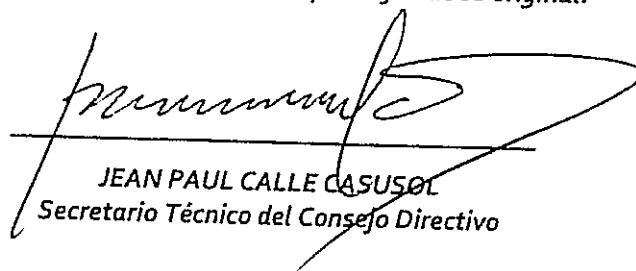
Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

ACUERDO N° 1671-491-14-CD-OSITRAN
de fecha 03 de enero de 2014

Vistos, el Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, el Oficio N° 456-2013/PROINVERSION/DE remitido por PROINVERSION el 16 de diciembre de 2013 adjuntando la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, así como los Oficios N° 081 y N° 088-2013/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12, mediante los cuales PROINVERSIÓN remitió información complementaria; y, según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo de OSITRAN, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27332 y el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, así como en lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF, acordó por unanimidad:

- a) Emitir opinión favorable sujeta a la condición de que PROINVERSION incluya las modificaciones y sugerencias a la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, contenidas en el Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, cuyo contenido queda aprobado a través del presente Acuerdo.
- b) Notificar a PROINVERSIÓN el presente Acuerdo, así como copia del Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN.
- c) 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 Técnico del Consejo Directivo



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO



SCD: Para servir de base a...



INFORME N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN



Para : **WILLIAM BRYSON BUTRICA**
Gerente General (e)

De : **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



Asunto : Opinión sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del
Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC).

Fecha : 27 de diciembre de 2013

I. OBJETO

1. El objeto del presente Informe es emitir opinión respecto de la Versión Final del "Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC), recibido con fecha 16 de diciembre de 2013, mediante Oficio N° 456-2013/PROINVERSIÓN/DE.

II. ANTECEDENTES

2. En el marco del proceso de coordinación interinstitucional llevado a cabo por OSITRAN respecto a los proyectos de inversión a cargo de PROINVERSIÓN, desde el mes de enero del presente año el personal técnico de OSITRAN ha llevado a cabo reuniones de trabajo con funcionarios de las entidades públicas involucradas en el presente proyecto de inversión, tales como: PROINVERSIÓN, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Economía y Finanzas.
3. Asimismo, en diversas oportunidades, OSITRAN ha remitido a PROINVERSIÓN comentarios, observaciones y aportes, respecto de las distintas versiones de contrato, remitidas en forma previa a la remisión formal de la Versión Final de Contrato, recibida por nuestra entidad el 16 de diciembre de 2013. Así, se ha trabajado aportes respecto al primer proyecto de contrato, publicado el 7 de marzo del 2013; segundo proyecto de contrato publicado el 19 de abril de 2013; tercer proyecto de contrato publicado el 4 de julio de 2013; así como de la cuarta versión de contrato publicada el 28 de octubre de 2013.
4. Dichos comentarios fueron enviados vía correo electrónico a PROINVERSIÓN, con la finalidad de coadyuvar a que la versión final del contrato de concesión, pueda ser una generada por el esfuerzo de cooperación interinstitucional, en cuyo marco hemos venido participando durante varios meses conjuntamente con dicha Institución y las entidades del Estado antes referidas.



5. Mediante Oficio N° 456-2013/PROINVERSION/DE recibido con fecha 16 de diciembre de 2013, PROINVERSION remitió la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, aprobado por el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PROINTEGRACIÓN, así como el Modelo Económico Financiero del citado proceso.

6. Con fecha 18 de diciembre del 2013, mediante oficio N° 093-13-GRE-OSITRAN, se solicita a PROINVERSIÓN información adicional a fin de emitir la opinión requerida, incluyendo los siguientes documentos: Informe Económico Financiero, elaborado por el asesor de transacción, que explique el sustento de los escenarios de demanda contemplados en el modelo económico – financiero, así como otros aspectos; Informe tarifario que sustenta las tarifas propuestas, en el caso de que esta información no se encuentre en el Informe Económico Financiero; Matriz de distribución o asignación de riesgos y el informe que la sustenta; información sobre la forma de cálculo del factor de competencia mediante el cual se adjudicará la concesión al mejor postor; y la justificación del spread de 2,5% que se considera en la tasa de descuento de la fórmula que aparece en el apartado x del numeral 1.2, en el que se trata del desembolso del PAO, del Anexo 23 - Apéndice 1 sobre el cofinanciamiento.

7. Mediante Oficio N° 81-2013/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12 recibido con fecha 18 de diciembre de 2013, PROINVERSIÓN envía la información solicitada mediante el Oficio N° 093-13-GRE-OSITRAN.

III. MARCO LEGAL

8. La competencia de un órgano administrativo comprende la esfera de atribuciones encomendadas por el ordenamiento jurídico a una entidad; por ende, contiene el conjunto de funciones y facultades que pueden ser ejercidas por la Administración. Así, de acuerdo al artículo 61° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), la competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la Ley, y es reglamentada por las normas que de aquella se derivan.

9. El artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ley de Creación de OSITRAN), establece que la misión de este Organismo 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.

10. Para tal efecto, el artículo 6° de la citada norma, concordado con el artículo 3° de la Ley 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión privada en Servicios Públicos (en adelante la Ley Marco de los Organismos Reguladores) prevé que este tipo de entidades ejercen las funciones: a) Normativa, b) Reguladora, c) Supervisora, d) Fiscalizadora y Sancionadora, y e) Solución de Controversias y de Reclamos.

11. El numeral 3.2 del artículo 3° de la Ley Marco de los Organismos Reguladores, dispone de modo expreso que dichas funciones serán ejercidas con los alcances y limitaciones que se establezcan en sus respectivas leyes y reglamentos; por tal motivo, el alcance de las mismas no puede verse limitado por normas de distinta naturaleza, así como tampoco por un contrato de concesión.



12. El 13 de mayo de 2008, se publicó el Decreto Legislativo N° 1012, que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada (en adelante, Ley Marco de APP's).
13. El numeral 9.3 del Artículo 9° de la Ley Marco de APP's, establece que el diseño final del contrato de Asociación Público-Privada, a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada correspondiente, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles respecto a las materias de su competencia; agregando que si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Asimismo, se establece que se requerirá la opinión del Organismo Regulador correspondiente, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo, añadiendo que los informes y opiniones se formularán una sola vez por cada entidad, salvo que el Organismo Promotor de la Inversión Privada solicite informes y opiniones adicionales.
14. En ese mismo sentido, el numeral 9.5 establece que las modificaciones que se produzcan a la Versión Final del Contrato de Asociación Público-Privada, que impliquen cambios significativos en los parámetros económicos, incluyendo las garantías establecidas, durante la fase de promoción de la inversión o la implementación del proyecto de inversión, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles respecto a las materias de su competencia, destacando que si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Del mismo modo, la norma establece que se requerirá la opinión del Organismo Regulador, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo; precisándose que los criterios operativos requeridos para su implementación serán establecidos en el Reglamento.
15. El 9 de diciembre de 2008, se publicó el Decreto Supremo N° 146-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 (en adelante, Reglamento de la Ley Marco de APP's). El artículo 11° del referido dispositivo reglamentario establece que la Opinión del Regulador a que se refiere el numeral 9.3 de la Ley Marco de APP's, se restringirá a los temas tarifarios, facilidades esenciales y calidad del servicio, los que deberán aparecer en capítulos específicos en el contrato.
16. Con relación a lo anterior, es necesario apuntar que la opinión técnica de OSITRAN sobre nuevos contratos de concesión, forma parte de la función supervisora de este Organismo Regulador comprendida en la Ley Marco de APP's y la Ley de Creación de OSITRAN; precisándose además que de acuerdo al artículo 37¹ del Reglamento General de OSITRAN, la aludida opinión técnica, debe incluir las materias referidas al régimen tarifario del Contrato, condiciones de competencia y de acceso a la infraestructura, aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos a la calidad y oportuna prestación de los servicios, y a los mecanismos de solución de controversias derivadas de la

Artículo 37.- Opinión 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 a la celebración de cualquier contrato de concesión referido a la INFRAESTRUCTURA. El referido pronunciamiento incluirá materias referidas al régimen tarifario del contrato, condiciones de competencia y de acceso a la INFRAESTRUCTURA, aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos a la calidad y oportuna prestación de los servicios, y a los mecanismos de solución de controversias derivadas de la interpretación y ejecución de los contratos de concesión, así como a las demás materias de competencia del OSITRAN.

(...)

interpretación y ejecución de los contratos, así como a las demás materias de competencia del OSITRAN.

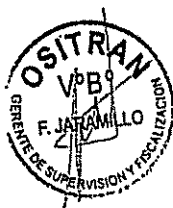
17. La referida disposición normativa precisa el alcance de lo dispuesto en la Ley 27701, Ley que establece disposiciones para garantizar la concordancia normativa entre los procesos de privatización y concesiones con la legislación regulatoria; constituyendo un mecanismo de control de los aspectos regulatorios aplicables sobre el contenido de los procesos de concesión de infraestructura de transporte de uso público implementados por PROINVERSION, para cautelar el respeto al régimen regulatorio establecido.
18. En ese orden normativo, la naturaleza operativa de la restricción establecida en el Reglamento de la Ley de APP, respecto de la opinión que solicita PROINVERSION al Regulador sobre los temas tarifarios, facilidades esenciales y calidad del servicio, no limita o recorta el alcance –fuera de la esfera de la opinión favorable requerida- del pronunciamiento del Regulador sobre las demás materias de competencia de OSITRAN, que no han sido modificadas o eliminadas por sus respectivas leyes ni reglamentos-.

IV. DE LA MATERIA CONTRACTUAL OBJETO DE OPINIÓN

19. De conformidad con el marco legal expuesto en el acápite previo, la emisión de la opinión técnica de este Organismo Regulador respecto de la última versión del contrato de concesión remitido por PROINVERSIÓN, se circunscribirá a las materias regulatorias de competencia de OSITRAN.
20. En ese contexto, y atendiendo a que el título habilitante de la concesión es de naturaleza unitaria y responde a una causa única; encontrándose así, vinculados los aspectos regulatorios de competencia de OSITRAN, a los temas tarifarios, de facilidades esenciales y calidad del servicio, el presente informe técnico contendrá -en lo que corresponda- el análisis y comentarios sobre dichos temas, y sobre las demás materias regulatorias de competencia de OSITRAN, a efectos que PROINVERSION los tenga en consideración para una mejor aplicación del contrato de concesión, observando el régimen regulatorio establecido.

V. ANÁLISIS

21. El análisis desarrollado en la presente sección se ha realizado tomando en consideración la siguiente información, remitida por PROINVERSION mediante Oficio N° 456-2013/PROINVERSIÓN/DE y Oficio N° 81-2013/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12:
 - “La Versión Final del Contrato de Concesión” (al 16.12.2013) del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (en adelante, el Proyecto de Contrato);
 - El Modelo Económico Financiero; y,
 - La Matriz de Riesgos y su informe sustentatorio.
22. Asimismo, se ha considerado las Bases y la información pública disponible contenida en el Portal Institucional de PROINVERSION (www.proinversion.gob.pe) a la fecha de elaboración del presente Informe.



V.1. Principales características de la Concesión

23. El modelo de Concesión propuesto por PROINVERSIÓN contempla las siguientes características:

Modalidad	: Etapa 1 y parte de Etapa 2 de Ejecución de Obras Cofinanciada.
Actividades de la Concesión	: Etapa de Operación Auto sostenible Diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco.
Plazo de la Concesión	: Cuarenta (40) años, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato.

Inversión proyectada referencial : USD²741,631,645

Ingresos del Concesionario : El pago de los conceptos de PPO y PAO se financia con el Cofinanciamiento³ del Concedente. Adicionalmente recibirá ingresos por tarifas, cargos de acceso y precios.



24. Visto lo anterior, a continuación, se emitirá opinión sobre esta versión del Proyecto de Contrato, teniendo en consideración los siguientes criterios generales, basados en las funciones que otorga a OSITRAN la Ley N° 27701 y el Artículo 37° del Reglamento General de OSITRAN, y en los Lineamientos para la Emisión de Opinión de los Proyectos de Contratos de Concesión:

- Mantener una distribución equilibrada y razonable de los riesgos y prestaciones entre las Partes;
- Incentivar y promover la eficiencia en la provisión de los servicios relacionados con la infraestructura;
- Preservar la continuidad y sostenibilidad del servicio público y de la Concesión, a lo largo de la vigencia del Contrato de Concesión; y,
- Respetar las funciones, competencias y roles asignados en el marco institucional a las diversas entidades del Estado.



25. Los temas materia de análisis seguirán el orden establecido en el Artículo 11° del Reglamento de la Ley Marco de APPs, y la normatividad vigente expuesta en el presente informe.



² De acuerdo con el Modelo Económico Financiero, remitido por PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 456-2013/PROINVERSIÓN/DE.

³ De acuerdo con el Apéndice 3 del Anexo XI:

Cofinanciamiento anual = PRM + PAMPI + PAMO – (Recaudación de Peaje – Provisión de Emergencia Vial).

V.2. De los aspectos tarifarios

I.2. De los aspectos relativos a las Tarifas en la propuesta de contrato de concesión

I.2.1. Definiciones relacionadas a las Tarifas en el contrato

26. Con la finalidad de proporcionar mayor claridad al Contrato de Concesión se proponen algunos cambios en las definiciones vinculadas a tarifas.

I.2.1.1. Definición de Servicios Aeroportuarios

27. La definición de servicios aeroportuarios hace referencia a los servicios normales y habituales que brindará el AICC para el transporte de pasajeros y carga. Con respecto a la definición anterior, resulta más preciso vincular la definición al intercambio en el modo de transporte de pasajeros, entre el transporte terrestre y el transporte aéreo.
28. En este contexto, se propone la siguiente definición para los servicios aeroportuarios:

1.108 "Servicios Aeroportuarios", son los servicios normales y habituales del aeropuerto que permiten el intercambio modal en el transporte de pasajeros, así como aquellos servicios prestados a las aeronaves para que puedan completar la cadena logística en una relación origen destino, conforme las definiciones de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias.

I.2.1.2. Definición de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias

29. En el Contrato de Concesión del AICC, los Servicios Aeroportuarios son definidos en función de las Operaciones Principales y Secundarias.
30. La definición de Operaciones Principales contenida en el Contrato de Concesión vincula éstas a los servicios regulados bajo régimen tarifario: TUUA, Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de Aeronaves y Puentes de Abordaje. Además, el numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión describe las prestaciones que se incluyen dentro de cada servicio. Por ejemplo, dentro de la TUUA se encuentren comprendidos los servicios de extinción de incendios, el de seguridad, etc.
31. Las Operaciones Secundarias, por su parte, están directamente relacionados con el uso de facilidades esenciales: asistencia en tierra, almacenamiento y despacho de combustible, y cualquier otro servicio que no esté contemplado dentro de las Operaciones Principales y sea definido como servicio esencial de acuerdo al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).
32. El proyecto de Contrato de Concesión establece que las Operaciones Principales son responsabilidad del Concesionario y que pueden ser realizadas con personal propio o a través de la subcontratación de terceros; mientras que las Operaciones Secundarias pueden ser relacionadas por el Concesionario o por otra persona jurídica seleccionada por el mismo.



33. De acuerdo a las definiciones propuestas, la diferencia entre Operaciones Principales y Operaciones Secundarias se refiere a si los servicios que estas categorías se encuentran bajo Regulación Tarifaria o Regulación de Acceso. Sin embargo, existe una diferencia adicional relacionada con el tercero involucrado en la prestación de los servicios.
34. El Contrato de Concesión señala que las Operaciones Principales deben ser llevadas a cabo por el Concesionario o mediante la subcontratación de un tercero, mientras que las Operaciones Secundarias pueden ser realizadas por el Concesionario o por un tercero diferente a éste que solicite el acceso a alguna facilidad esencial.
35. De esta manera, en las Operaciones Principales, el tercero realiza una actividad para el Concesionario. En las Operaciones Secundarias, el tercero se convierte en un usuario intermedio que accede al aeropuerto para brindar un servicio a un usuario final, utilizando para ello una facilidad esencial.
36. Respecto a lo anterior, es necesario mencionar, en primer lugar, que el Concesionario tiene la libertad de subcontratar (por ejemplo, por motivos de eficiencia), cualquier actividad relacionada a una Operación Principal. Dicha subcontratación no implica de manera alguna que el Concesionario no esté llevando a cabo las Operaciones Principales, ya que, si bien el tercero le presta un servicio, esto no debería entenderse como que el Concesionario no asume su responsabilidad como adjudicatario de la Concesión.
37. En opinión de estas Gerencias, se considera necesario que la redacción de la definición de "Operaciones Principales" así como su desarrollo en el Anexo 5, prevean únicamente que la responsabilidad por la ejecución de las Operaciones Principales corresponde al CONCESIONARIO, eliminándose toda redacción referida a que el Concesionario podrá realizarlo con personal propio o a través de la subcontratación de terceros, toda vez que dicha redacción podría limitar su capacidad gestión y organización del Concesionario, ya que existen servicios que por su especialidad, el Concesionario se verá obligado a contratar de otras empresas, ya sea mediante outsourcing u otra modalidad contractual, para lo cual siempre deberá quedar claro que, para efectos jurídicos y contractuales, el Concesionario siempre mantendrá la responsabilidad por la prestación de los referidos servicios. Caso contrario, el Contrato de Concesión estaría restringiendo la modalidad de organización y gestión del Concesionario, lo cual podría limitar la eficiencia en la prestación de los servicios.
38. En segundo lugar, en la definición de Operaciones Secundarias del Contrato de Concesión no hace mención a la responsabilidad por la ejecución de las mismas, por lo que debería señalarse expresamente en el mismo que el Concesionario es responsable por éstas también. Sin perjuicio de ello, debe tenerse en consideración que existen operaciones secundarias que son servicios esenciales y el acceso a las mismas debe realizarse conforme al REMA, regulándose la relación entre el usuario intermedio y el Concesionario a través de los respectivos Contratos o Mandatos de Acceso, como se explicará más adelante.
39. Al respecto, se recomienda establecer las siguientes redacciones:



Definiciones:

"1.81

Operaciones Principales", son los servicios en relación a la Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de Aeronaves y Puentes de Abordaje, descritos en el Numeral 1.1 del Anexo 5 del presente Contrato. La responsabilidad por la ejecución de las Operaciones Principales corresponde al CONCESIONARIO"

"1.82 **Operaciones Secundarias**", son los servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 1.2 del Anexo 5 del presente Contrato, que pueden ser realizados por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias en el Aeropuerto corresponde al CONCESIONARIO."

Anexo 5

1.1. Operaciones Principales:

Son los servicios que generan Ingresos Aeroportuarios para el CONCESIONARIO. La responsabilidad por la prestación de los mismos corresponderá siempre al CONCESIONARIO. Estos servicios se detallan a continuación: (...)

1.2 Operaciones Secundarias

Son los servicios que generan Ingresos Aeroportuarios para el CONCESIONARIO y que serán llevados a cabo por el CONCESIONARIO cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. En los casos que las Operaciones Secundarias sean prestadas directamente por el CONCESIONARIO, también constituirán Ingresos Aeroportuarios. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias corresponde al CONCESIONARIO. Estos servicios se detallan a continuación: (...)

40. En segundo lugar, en la definición de Operaciones Secundarias del Contrato de Concesión no se hace mención a la responsabilidad por la ejecución de las mismas, por lo que se debe señalar expresamente, que el Concesionario es responsable por la prestación de dichas operaciones. Sin perjuicio de ello, debe tenerse en consideración que existen operaciones secundarias que son servicios esenciales y el acceso a las mismas debe realizarse conforme al REMA, regulándose la relación entre el usuario intermedio y el Concesionario a través de los respectivos Contratos o Mandatos de Acceso, como se explicará más adelante.

1.2.2. De la necesidad de incluir un numeral sobre revisión tarifaria en la cláusula de tarifas

1.2.2.1. La función de las tarifas en una concesión cofinanciada

41. El esquema típico de Concesión supone que la Entidad Prestadora se compromete a realizar determinadas inversiones en infraestructura y a operar y monitorear la misma con un cierto nivel de calidad, para lo cual ha de incurrir necesariamente en un nivel de costos relacionados.
42. En una concesión autosostenible pura, la Entidad Prestadora recupera los costos de operación, mantenimiento e inversión por medio del cobro las tarifas y/o cargos de acceso. En un esquema de este tipo, la función regulatoria es fundamental. Por un lado,



el establecer tarifas impide que la Entidad Prestadora abuse de su poder de mercado en perjuicio de los usuarios; por otro lado, facilita la sostenibilidad del servicio al permitir que la Entidad Prestadora recupere los costos económicos de brindar el mismo.

43. Por el contrario, en el esquema de una concesión cofinanciada pura, la Entidad prestadora no recupera ninguno de los costos por medio de tarifas y/o cargos de acceso. A cambio de construir, operar y mantener tiene el derecho de recibir determinados pagos por parte del Estado que financien la operación y mantenimiento de la infraestructura, así como la ampliación de la misma. En estas circunstancias las tarifas tiene un rol secundario, ya que variaciones de éstas ocasionan variaciones en el cofinanciamiento, pero no tienen un efecto en la recuperación de los costos por parte del Concesionario ni en la sostenibilidad de la concesión.
44. Como se ha señalado anteriormente, el Contrato de Concesión del AICC cuenta con características de ambos esquemas de concesión. El Concesionario a cambio de construir, operar y mantener tiene el derecho de recibir determinados pagos por parte del Estado y *también* de los usuarios. En primer lugar, tiene el derecho de recibir del Estado un pago por las inversiones que ejecuta, de manera muy similar a lo que sucede en las inversiones de una concesión cofinanciada. En segundo lugar, tiene derecho a recibir un pago por los servicios que presta a los usuarios, de manera muy similar a lo que sucede en una concesión autosostenible.
45. En estas circunstancias las tarifas del AICC no tienen un rol protagónico en la recuperación de la inversión relacionada a la construcción de la infraestructura, pero si en la recuperación de los costos de operación y mantenimiento, así como de la inversión vinculada a las futuras ampliaciones del AICC.
46. Por lo tanto, la opinión sobre los aspectos tarifarios de un Contrato de Concesión, el nivel, la estructura y los mecanismos de revisión y reajuste de las tarifas está condicionada por la modalidad de la concesión, parte cofinanciada parte autosostenible del AICC.

1.2.2.2. Sustento de las tarifas propuestas en el Contrato de Concesión

47. El ejercicio de benchmarking elaborado en el Informe de Modelo Económico Financiero, se basa en establecer para el AICC una estructura de tarifas y cargos de acceso similar a la actualmente vigente en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH). Los servicios brindados por Lima Airport Partners se agruparon dependiendo del régimen regulatorio y el tipo de usuario final: pasajeros (TUUA), líneas aéreas (aterrizaje y despegue, estacionamiento, puentes de embarque) y servicios regulados por régimen de acceso.
48. En este contexto, el Informe del Modelo Económico Financiero realizó un ejercicio de benchmarking para la TUUA. Para ello, se eligieron aeropuertos de características similares al AICC en América Latina, Europa y Asia, y que brindan un paquete de servicios comparable en el embarque/desembarque de pasajeros.
49. Los aeropuertos considerados fueron los siguientes: Calafate, Punta Arenas, Isla de Pascua, Foz do Iguaçu, Manaus, Canaima (Salto del Ángel), Roatán, Acapulco y Bahamas en América Latina; Tenerife Norte, Palma de Mallorca y Catania en Europa; y Siem Reap

y Cairns en Asia y Oceanía. Los resultados del ejercicio de benchmarking fueron los siguientes:

- La TUUA nacional media de todos los aeropuertos es de 12,88 USD, siendo la más alta de 27,27 USD en el Aeropuerto de Acapulco y la más baja de 2,13 USD en el Aeropuerto de Roatán.
- Por regiones, la TUUA nacional media más alta es la de Asia y Oceanía, siendo su tarifa media de 20,42 USD (58% mayor que la media total), seguida de la de Europa con una media de 13,67 USD (6% mayor) y la más baja es la de los aeropuertos de Latinoamérica con una tarifa media de 10,93 USD (un 15% menor).
- La TUUA nacional aplicada en la actualidad en LAP es de 7.97 USD lo que la hace ser un 27% menor que la media total de los aeropuertos de Latinoamérica y hasta un 38% menor que la media de todos los aeropuertos. Sin embargo, en el AIVA la tarifa aplicada es aún menor y la TUUA nacional para el año 2013 es de 3,60 USD siendo un 67% menor que la TUUA nacional media de los aeropuertos latinoamericanos y un 72% menor que la de todos los aeropuertos analizados.

50. En función a lo señalado anteriormente, el Informe del Modelo Económico Financiero señala, en primer lugar, que las tarifas y cargos de acceso cobrados actualmente en el Aeropuerto Internacional Velasco Astete (AIVA), no serían un buen referente para determinar aquellas que se cobrarán en el AICC, ya que este último es un proyecto nuevo o *greenfield*, que cuenta con niveles de servicio superiores al AIVA, y con capacidad para ampliar la infraestructura en función a la evolución de la demanda.



51. En segundo lugar, la TUUA actualmente vigente en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez sí sería un buen referente para el AICC, ya que el Informe del Modelo Económico Financiero menciona que *"(...) sí podría aumentarse la tasa a los pasajeros (TUUA) por su carácter de turista y extranjero de carácter no repetitivo aunque finalmente se propone mantenerlo en los niveles de LAP. (...)"*. Si bien es cierto no existe en el señalado informe una explicación explícita al respecto, se puede deducir que el objetivo de la estructuración del proyecto es mantener la TUUA cobrada en el AICC en niveles competitivos en la región, de manera de generar mayores ingresos para la concesión por aumento del tráfico y no por aumento de tarifas.



52. En tercer lugar, para el caso de las demás tarifas y cargos de acceso el Informe del Modelo Económico Financiero menciona *"para la regulación de tarifas, se ajustaría todas las tasas para aerolíneas así como los cargos de acceso al nivel de LAP ya que se trata de un perfil de usuario ya existente en el aeropuerto anterior y porque el mercado ya interiorizó estos precios, (...)"*. En otras palabras, el Informe de Modelo Económico Financiero no realiza un ejercicio de benchmarking para las tarifas diferentes a la TUUA, y concluye que los niveles que se cobrarán en el AICC serán directamente aquellos vigentes actualmente en LAP.



53. El sustento presentado por ProInversión no incorpora el efecto que el resto de tarifas y cargos de acceso pueden tener en la decisión de las aerolíneas de volar hasta el Cusco o incrementar sus frecuencias. Por ejemplo, no se ha realizado un *benchmarking* sobre las tarifas de aterrizaje y despegue o de las tarifas por uso de puentes de embarque. Es precisamente este tipo de usuario, debido a su carácter de usuario con elevado conocimiento del mercado y repetitivo en el aeropuerto, el que toma la decisión de operar en un aeropuerto determinado en función a los costos totales o *turn around*.

Por lo tanto, para poder concluir que las tarifas del AICC son competitivas, sería preciso que se sustentara previamente que son competitivas no solamente para los pasajeros, sino también para las aerolíneas.

54. Por último, es necesario señalar que las tarifas que se proponen para el AICC como parte del ejercicio de benchmarking, se aplicarán a partir del inicio de la etapa de explotación, es decir, cuando la concesión pase de un esquema cofinanciado a un esquema autosostenible, por lo que es consistente utilizar para ello las tarifas vigentes en un aeropuerto como el AIJCH cuya modalidad de concesión es esta última.

1.2.2.3. Sobre el nivel, la estructura y los mecanismos de revisión y reajuste de las tarifas en el AICC

55. Los aspectos tarifarios están definidos en el numeral 9.1 del Contrato de Concesión. El nivel y la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios se encuentran fijados en el Apéndice 2 del Anexo 7 del mismo. El nivel de las tarifas está establecido en función de las vigentes en el AIJCh.
56. Los servicios y la estructura tarifaria en el AICC también corresponden con los del AIJCh: TUUA diferenciada por categorías de pasajeros (nacional e internacional); Aterrizaje y Despegue (A/D) diferenciado por Peso Máximo de Despegue (PMD) de la aeronave; Estacionamiento como función de la tarifa de A/D; y puentes de embarque, facturado por los primeros 45 minutos y luego por cuarto de hora.
57. Sobre la tarifa de estacionamiento de aeronaves, el Apéndice 2 del Anexo 7, es preciso indicar que según el Contrato de Concesión se factura por las 4 primeras horas y posteriormente por "Hora o fracción adicional a cinco (05) horas y treinta (30) min", lo que parece un error involuntario. En este contexto, el Contrato de Concesión debería señalar que se facturará por "Hora o fracción adicional a las primeras 4 horas".



58. La cláusula 9.1 del Contrato de Concesión contempla una fórmula de reajuste, pero no de revisión tarifaria para cada una de las tarifas. Esa fórmula de reajuste permite que las tarifas sean actualizadas de manera preestablecida en función a la inflación. En este contexto, se establece un porcentaje anual de variación máximo que debe respetarse para cada una de las tarifas individualmente. Cabe resaltar que la variación de las tarifas debido a los reajustes anuales por inflación, por definición, son exógenas al mercado aeroportuario y están fuera del control del Concesionario.



59. Por esta razón, el reajuste no es un instrumento tarifario que posibilite que las tarifas se alineen con los costos de operación del servicio, en el caso de que cambien los supuestos de oferta y/o demanda que sustentaron su nivel inicial. El instrumento regulatorio que permite que el regulador realice esta función es el mecanismo de revisión tarifaria que el contrato no contempla.



1.2.2.4. Justificación de la inclusión de un mecanismo de revisión tarifaria

60. Debido a que la finalidad del ejercicio de la función reguladora de OSITRAN es disciplinar el comportamiento del Concesionario en aquellos servicios en los que existe poder de mercado, es necesario que la cláusula 9.1 incluya una disposición que establezca que se llevará a cabo un proceso de revisión tarifaria.

61. Como se mencionó anteriormente, la modalidad de concesión del AICC es mixta, dado que la retribución del concesionario proviene del cobro tarifas y también del cofinanciamiento. Por lo tanto, a diferencia de una concesión cofinanciada pura, los ingresos por la prestación de servicios aeroportuarios del AICC tienen una incidencia en la rentabilidad que recibirá el Concesionario en la fase de operación. El riesgo relevante para determinar los aspectos tarifarios en esta fase, es el riesgo de demanda de los Servicios Aeroportuarios.
62. Como en cualquier proyecto de infraestructura, la proyección de demanda realizada para el AICC lleva implícita un riesgo de demanda, dado que la demanda real puede ser diferente de la demanda proyectada. De los modelos empleados para la estimación de demanda, se deduce que ésta depende de factores macroeconómicos y factores vinculados a la evolución del turismo en la región Cusco. Debido a que buena parte de los pasajeros del AICC utilizarán el aeropuerto para a viajes turísticos, la demanda real dependerá de manera crítica de lo que pueda suceder con la capacidad de carga de la principal atracción turística del Cusco (Machu Picchu) y del grado de desarrollo de la principal atracción turística potencial (Choquequirao)⁴.
63. De acuerdo con la matriz de riesgos, el riesgo de demanda es un riesgo operativo que tiene un impacto medio en la concesión, por lo tanto, es un riesgo relevante (el resto de riesgos operativos solo alcanzan un impacto bajo o medio/bajo). Éste riesgo ha sido asignado al Concesionario, aunque éste tiene una capacidad muy limitada o nula para influir en los aspectos macroeconómicos o turísticos que determinan la demanda.
64. En ausencia de un mecanismo de revisión, de verificarse un escenario de demanda inferior al proyectado, el Concesionario podría tener problemas para recuperar los costos eficientes de prestación del servicio poniendo en peligro la sostenibilidad de la Concesión; por el contrario, si la demanda es superior a la prevista, su rentabilidad podría ser superior a la rentabilidad de mercado para proyectos con un nivel de riesgo semejante.
65. Desde el punto de vista de los usuarios que pagan tarifas reguladas, si la demanda supera las previsiones, deberían pagar tarifas más bajas; mientras que lo contrario sucedería si la demanda resulta inferior a la prevista. En ausencia de un mecanismo de revisión, no se producirían estos ajustes eventualmente necesarios.
66. En conclusión, dadas las características de la demanda del AICC y la asignación de riesgos en la fase de operación, se requiere necesariamente que el contrato contemple un mecanismo de reajuste tarifario. De esta manera, el Regulador contará con un instrumento que le permita actuar en caso la sostenibilidad de la concesión estuviera en peligro por causa de la evolución desfavorable de la demanda. Asimismo, dicho instrumento permitiría cautelar los derechos de los Usuarios de Servicios Aeroportuarios, en el caso de una evolución favorable de la demanda.



⁴ La evolución de los atractivos turístico de Cusco son parte de las variables que determinan los escenarios pesimista y optimista del Modelo Económico Financiero remitido por ProInversión. En el escenario pesimista se supone que la capacidad del complejo arqueológico de Machu Picchu alcanzará a medio plazo únicamente el 85% de su capacidad máxima y el número de visitas a Choquequirao será un 40% de las visitas a Machu Picchu. Además, en el momento de saturación de Machu Picchu, un 15% de los visitantes a Choquequirao preferirán visitar Choquequirao a visitar Machu Picchu. En el escenario optimista se supone que la capacidad de Machu Picchu se mantiene igual que en el escenario base (2,360,000 visitas anuales) y Choquequirao acaba generando un atractivo superior al planteado en el escenario base, captando el 60% de los visitantes de Machu Picchu en el año de saturación de este último.

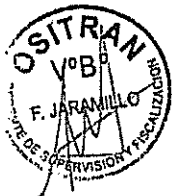
67. Establecida la justificación de incorporar un mecanismo de revisión tarifaria al contrato de concesión, queda por determinar en qué plazo, con qué periodicidad y qué metodología debe usarse para llevar a cabo las revisiones.

68. Con respecto al plazo en que podría llevarse a cabo la revisión tarifaria, se propone que éste sea de 13 años contados desde el inicio de la etapa de operación. De acuerdo con el Modelo Económico Financiero remitido por PROINVERSIÓN, se ha realizado el siguiente cálculo:

- Al flujo de caja generado por las operaciones y por las actividades de inversión para cada año, se le ha deducido los cobros por financiamiento y los gastos asociados a inversiones cofinanciadas⁵. De esta manera, se obtiene un flujo de caja de las operaciones no cofinanciadas en el escenario base⁶.
- El flujo de caja se descuenta al WACC considerado por el modelo antes de impuestos⁷, de manera que los flujos que se producen en distintos años sean comparables en el tiempo.
- El valor descontado de los flujos de cada año se suma al valor al acumulado de los años anteriores, obteniendo así una *proxy* del VAN de la parte no cofinanciada de la Concesión.

69. En el Gráfico 1 se muestra la evolución del VAN acumulado de la parte no cofinanciada de la Concesión. En el escenario base, el VAN igual a cero se alcanza en el año 2034. En el escenario optimista se alcanzaría en el año 2030, mientras que en el escenario pesimista se alcanzaría en el 2038.

70. En concordancia con lo anterior, aproximadamente 13 años después del inicio de la etapa de operación debe contemplarse una revisión de la tarifas del AICC por parte del Regulador. La revisión, analizaría si se han producido desviaciones con respecto al escenario base que ameriten que OSITRAN ejerza su función reguladora en cumplimiento de la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.

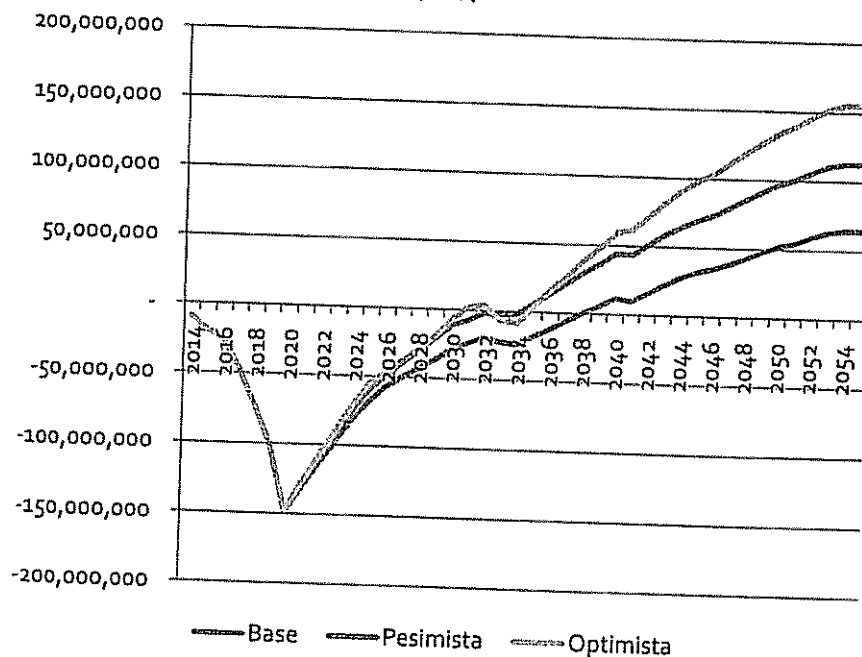


⁵ Pagos por costes de primer establecimiento y pagos por adquisición de activos fijos.

⁶ En este caso se considera un Cofinanciamiento del 82,79% de las Inversiones Iniciales incluyendo estudios previos de ingeniería, intereses intercalares y costes de primer establecimiento.

⁷ Que asciende a 6,32% de acuerdo con el Modelo Económico Financiero de PROINVERSIÓN.

Gráfico 1 Evolución del valor actual neto de la concesión (parte no cofinanciada) (US\$)



Fuente: ProInversión.

Elaboración: Gerencia de Regulación.



71. Con respecto a la metodología de revisión tarifaria, esta deberá ser llevada a cabo según las Normas Regulatorias dictadas por el OSITRAN, tal y como están definidas en la cláusula 1.76 del Contrato de Concesión, y respetar los principios contenidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA) o norma que lo sustituya.



72. Por lo tanto, solicitamos la inclusión del siguiente numeral 9.1.6, en el proyecto de contrato de concesión, debiendo modificar la numeración de las siguientes cláusulas y adecuarlas a la nueva numeración resultante, con la finalidad de poder emitir una opinión técnica favorable:

"9.1.6 Revisión tarifaria

Las tarifas reajustadas según lo establecido en el numeral anterior serán revisadas por OSITRAN, siempre según los criterios, principios y metodologías regulatorias establecidas en el RETA y a las Normas Regulatorias del OSITRAN. Las tarifas revisadas entrarán en vigencia el 1 de enero del décimo tercer (13) año de la Concesión, a partir del inicio de la Etapa de Operación. Al año de su entrada en vigencia las tarifas revisadas se reajustarán de acuerdo con lo establecido en el numeral 9.1.4. Las revisiones tarifarias se producirán quinquenalmente hasta el final de la Concesión".



1.3. De las Facilidades Esenciales

73. En el numeral 7.5 de la Versión Final del Contrato de Concesión, se establece que el uso de las facilidades esenciales se sujetará a las reglas que para tal fin se establecen en el REMA, tal como se cita a continuación:

"Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales aeroportuarias incluidas en los Aeropuertos, calificadas como tales por el REMA, el CONCESIONARIO y los Usuarios Intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del referido reglamento, así como sus normas modificatorias.

En el correspondiente Contrato de Acceso, el CONCESIONARIO deberá incluir las obligaciones de las partes sobre el mantenimiento del área otorgada en la facilidad esencial"

74. Como se observa, el numeral antes señalado establece que el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) será de uso tanto para el concesionario como para los usuarios intermedios en cuanto a los aspectos relativos a las facilidades esenciales.

75. Asimismo, se observa que se faculta al Concesionario a incluir las obligaciones de las partes sobre el mantenimiento del área otorgada en la facilidad esencial, en el respectivo Contrato de Acceso.

76. El REMA norma la actuación del Regulador, los regulados y los usuarios con respecto al acceso y uso de facilidades esenciales. No obstante, es importante mencionar que en el acceso y utilización de facilidades esenciales debe primar las soluciones de mercado entre las partes, por lo que la intervención del Regulador *está condicionada a que las partes no lleguen a un acuerdo.*

77. Por otro lado, de la revisión del Anexo 5 del Contrato de Concesión, se evidencia una correcta clasificación de las operaciones principales y secundarias desde el punto de vista operativo. Así, los servicios de ayudas visuales referidos a: sistemas de luces (Pista, Calles de rodajes, sistema de luces de aproximación), PAPI, ayudas visuales indicadoras de obstáculos, faro aeronáutico, mangas de viento, señalización vertical y señalización horizontal son provistos por el Concesionario, siendo parte de los Servicios de Aterrizaje y Despegue, considerando que dichos elementos sirven de ayuda durante el aterrizaje y despegue.

78. El numeral 1.82 define a las Operaciones Secundarias como los servicios distintos a las Operaciones Principales que se encuentran detallados en el numeral 1.2 del Anexo 5 y que pueden ser realizados por el Concesionario y/o por cualquier otra persona jurídica seleccionada por el Concesionario. De la lectura del citado Anexo se aprecia que las Operaciones Secundarias se refieren a: (i) los servicios de rampa o manipulación en tierra, (ii) almacenamiento o despacho de combustible para aeronaves, (iii) hangares destinados al mantenimiento menor de aeronaves y (iv) cualquier otro servicio que no esté contemplado dentro de las operaciones principales pero que tenga relación directa con la operación aeroportuaria.

79. Al respecto, cabe indicar que los servicios antes mencionados se encuentran clasificados por el REMA como servicios esenciales, por lo que se requiere que en el contrato de concesión se señale expresamente que el acceso a la infraestructura esencial por parte



de los usuarios intermedios con el fin de prestar dichos servicios esenciales, se realizará conforme al REMA. De lo contrario, tal como se encuentra redactada la cláusula 1.82, se podría asumir que el Concesionario tendría potestad irrestricta para seleccionar de manera unilateral a aquél que realice la prestación de dichos servicios en el AICC, dado que el Contrato de Concesión se lo permitiría, lo que generaría un impacto indeseable en el esquema regulatorio aplicable al Aeropuerto; y el ejercicio de los derechos de los usuarios intermedios.

80. En este sentido, se propone la siguiente redacción del numeral 1.82:

"Operaciones Secundarias", son los servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 1.2 del Anexo 5 del presente Contrato, que pueden ser realizados por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias en el Aeropuerto corresponde al CONCESIONARIO."

81. De esta forma, debe tenerse en consideración lo antes señalado respecto al acceso a las facilidades esenciales, siendo necesaria la modificación de la redacción del numeral 1.82 para poder emitir opinión favorable.

1.4. De la calidad del servicio

82. Con relación a la calidad de servicio, la versión final del Contrato de Concesión detalla en el Anexo 8, Apéndice 1, las facilidades y elementos del lado aire y lado tierra que conformarán el futuro Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC), y que deberán implementarse en la Etapa de Ejecución de Obras.
83. Del mismo modo, en el Anexo 8, Apéndice 2, Criterios de Diseño, se establecen los criterios básicos de diseño, las especificaciones técnicas y funcionales que han de regir los estudios y proyectos constructivos relacionados con la AICC en todas sus etapas, siendo los principales parámetros de calidad para el diseño de la terminal, el nivel de servicio IATA B, así como con una tabla de "Escala Variable" en la cual se consignan el área mínima del terminal y el número de posiciones de aeronaves en función del crecimiento de la demanda de pasajeros.
84. En el Anexo 8, Apéndice 3, se establecen los Requisitos Técnicos Mínimos durante la Etapa de Ejecución de Obras y en el Anexo 8, Apéndice 4, se establecen los Requisitos Técnicos Mínimos durante la Etapa de Operación, relacionados principalmente al Equipo Técnico Mínimo, Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) y la metodología para evaluación de la calidad de servicio.
85. Por lo expuesto, los aspectos sobre la calidad del servicio de la Versión Final del Contrato de Concesión respetan los criterios exigibles y no hay objeciones por parte del Regulador.

1.5. Otros temas relevantes

V.5.1. Afectación a Terrenos Adyacentes

86. En el Estudio de Factibilidad denominado "Mejoramiento y Ampliación del Servicio Aeroportuario en la Región Cusco mediante el Nuevo Aeropuerto Internacional de Chicheros - Cusco", Volumen 2.2 - Parte Aeronáutica, Ingeniería de Infraestructura y el



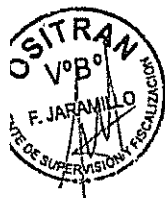
Volumen 4 – Plano 004 Área Patrimonial, se señala que existen áreas susceptibles de ser incorporadas al área patrimonial, producto de las actividades de corte de terreno (Movimiento de Tierras) situadas fuera del área de concesión del aeropuerto.

87. El requerimiento del área adicional identificada en el Estudio de Factibilidad declarado viable por la OPI Transportes y no incluidas dentro de los linderos de la concesión, resultan necesarios, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras, como en la Etapa de Operación, toda vez que se estaría incumpliendo con las normas y recomendaciones del Anexo 14 de la OACI referido a Diseño de Aeródromos.
88. Asimismo, es necesario precisar que esta área adicional no ha sido considerada en el área de la concesión, según lindero y medidas perimétricas detallados en los Anexos 1 y 2 del proyecto de contrato de concesión.
89. En ese sentido, OSITRAN considera indispensable que el Concesionario cuente con dicha área adicional previo al inicio de la Etapa de Ejecución de Obras y a la Etapa de Operación, ya que esta situación generarían contingencias que afectarían negativamente el plazo de ejecución de las obras, puesta en operación del aeropuerto y así como el proceso de certificación del aeródromo.
90. Por lo antes expuesto, es necesario que este aspecto se encuentre regulado en la versión final del contrato de concesión, indicándose el mecanismo y plazos en los que el Concedente otorgará el área adicional antes señalada.



F.1. De la supervisión de Obras

91. El Numeral 8.7, correspondiente a la Supervisión de Obras, establece en el primer párrafo que *"(...) El OSITRAN podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO antes del inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, en un plazo máximo de cinco (05) Días. (...)".*
92. Asimismo, el Numeral 14.4.3, correspondiente a las Potestades de Supervisión y Fiscalización, se señala que *"Los honorarios derivados directamente de las actividades de supervisión consignadas en el Numeral 8.7 durante la Etapa de Ejecución de Obras serán pagados por el OSITRAN a costa del CONCESIONARIO, conforme a lo indicado en el referido numeral."*
93. Al respecto, debemos señalar que la Cláusula Octava del Contrato de Concesión establece que el Concesionario ejecutará las obras en dos etapas: Etapa de Ejecución de Obras (construcción del AICC previo al inicio de la operación) y la Etapa de Operación (en función a la demanda).
94. Así, en el Numeral 8.7 se establece en el quinto párrafo que *"(...) El CONCESIONARIO está facultado a considerar hasta un cinco por ciento (5%) del valor de las Obras y de la ejecución de los estudios relacionados a éstas por concepto de supervisión. El monto a considerar por dicho concepto será el correspondiente a los pagos establecidos en el respectivo contrato de supervisión, y será pagado conforme a los cronogramas de pago establecidos en éstos."*



[el subrayado es nuestro]

95. Al respecto, debemos señalar que es necesario modificar los numerales 8.7 y 14.4.3 del Contrato de Concesión, estableciéndose expresamente que OSITRAN supervisará las obras que se ejecuten tanto en la Etapa de Ejecución de Obras como en la Etapa de Operación; y, que los honorarios derivados las actividades de supervisión en ambas etapas, serán pagados por el OSITRAN a costa del Concesionario, de acuerdo al procedimiento establecido en ambas cláusulas.

96. OSITRAN considera indispensable que en la etapa de diseño de contratos se contemple las previsiones necesarias para garantizar la viabilidad del ejercicio de su Función Supervisora; y se procure establecer cláusulas muy precisas respecto al financiamiento de las actividades de supervisión. Al respecto, a fin de garantizar la existencia de recursos para que OSITRAN realice una eficiente supervisión, se requiere que se modifique dicho numeral del contrato de concesión; y, se señale expresamente que el pago por supervisión de ejecución de obras y EDIs es una obligación del Concesionario; y no una facultad que pueda ejercer o no a su parecer. De lo contrario, se pondrá el riesgo la viabilidad del cumplimiento de las responsabilidades de la institución.

97. Asimismo, en dicho párrafo se debe precisar que el pago por concepto de supervisión será realizado por el Concesionario al Regulador de acuerdo a los cronogramas de pago que determine el Regulador, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras, como para la Etapa de Operación (hasta por un monto de cinco por ciento (5%) del valor de las Obras previstas), a fin de prever los gastos preparatorios de los procesos de selección de las empresas supervisoras.



98. Asimismo, como consecuencia de la experiencia de OSITRAN respecto de problemas generados en otras concesiones, se solicita que se contemple expresamente los siguientes aspectos:



(i) Que el supervisor de obras, en la etapa de obras provisionales y trabajos preliminares (trazo de niveles y replanteo, movilización de equipos, señalización de seguridad, capacitaciones en seguridad y salud, instalación de campamento de obra, almacenes, laboratorios, entre otras actividades previas), podrá ser una persona natural (supervisor in situ), en tanto se lleva a cabo el proceso de selección para la contratación de la empresa que ejerza dichas labores de manera definitiva.

(ii) Que los honorarios derivados directamente de las actividades de supervisión incluyen: los gastos operativos necesarios para la contratación de la persona natural y/o la empresa supervisora, así como los pagos establecidos en el (los) respectivos contrato (s) de supervisión.

(iii) Que los tipos de actividades de supervisión pueden ser ex - ante y ex - post, a las actividades propiamente de ejecución de obras.



99. Lo expuesto se fundamenta en que la contratación de la supervisión se encuentra sujeta a la oferta que exista en el mercado, aspecto que es ajeno al control de OSITRAN y que según experiencia pasada, ha ocasionado que en determinadas situaciones se genere una dilación en dicha contratación, por ejemplo, debido a que la falta de postores interesados conlleva a que el proceso sea declarado desierto, debiendo volverse a convocar. En ese sentido, en caso que el inicio de la ejecución de obras resulta inminente y no se cuente con la empresa supervisora contratada, resulta necesario contemplar la posibilidad de contratar a una persona natural que supervise actividades de ejecución

de obra preliminares, en tanto se contrate a la empresa supervisora de las obras; gasto que al estar directamente vinculado con la supervisión de las obras materia del Contrato de Concesión, corresponde que sea solventado con el porcentaje asignado para ello en el propio Contrato, con cargo al Concesionario.

100. Adicionalmente y en el marco descrito, se requiere que las actividades de supervisión contemplen no sólo la supervisión realizada durante la ejecución de las obras, sino también la validación de las obras ejecutadas, toda vez que por ejemplo, podrían existir pruebas y/o ensayos que la persona natural contratada como supervisora no se encuentra en capacidad de realizar y que, a fin de salvaguardar la calidad de las obras, podrán ser llevadas a cabo con posterioridad por la empresa supervisora seleccionada.
101. En ese sentido se plantea que la redacción de la cláusula 8.7 Supervisión de Obras sea de la siguiente manera:

"8.7 Supervisión de las Obras

Corresponde al OSITRAN, a través del supervisor de obras, efectuar las acciones de fiscalización que le competen durante el desarrollo de las Obras, tanto en la Etapa de Ejecución de las Obras, como en la Etapa de Operación. El OSITRAN podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO antes del inicio de la cada una de las etapas, en un plazo máximo de cinco (05) Días contados a partir de la fecha de selección o designación del supervisor de obras antes indicado, según corresponda.

Las funciones asignadas al supervisor de obras y aquellas establecidas en el presente Contrato, serán ejercidas de acuerdo a las facultades conferidas por OSITRAN y conforme a lo establecido en las directivas y reglamentos que para tal efecto establezca OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá dar al OSITRAN, a través del supervisor de obras y el equipo que éste disponga, libre acceso al Área de la Concesión para realizar su labor con la exactitud requerida, dentro de los horarios de trabajo del área respectiva. Corresponderá al supervisor de obras informar periódica y regularmente del avance de las Obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información.

De no cumplir las Obras con los parámetros exigidos por las Leyes Aplicables, así como por los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 8, OSITRAN podrá exigir las subsanaciones necesarias de acuerdo a las instrucciones que para tal efecto indique, debiendo imponer las penalidades correspondientes según lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava.

Los costos derivados de las actividades de supervisión, efectuadas por OSITRAN ya sea a través de empresas supervisoras o personas naturales, durante la ejecución de obras, formulación de Estudios Definitivos de Ingeniería y gastos preparatorios de los procesos de selección, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras, como para la Etapa de Operación; serán de cargo del CONCESIONARIO, por un valor máximo del cinco por ciento (5%) del valor de las Inversiones previstas en cada una las Etapas.



El pago del Porcentaje de Supervisión será realizado por EL CONCESIONARIO al REGULADOR de acuerdo a los cronogramas de pago e importes que determine EL REGULADOR para cada una de las Etapas de la Concesión.

El procedimiento de contratación del supervisor de obras se efectuará de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Numeral 14.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del presente Contrato.

V.5.3. Aporte por Regulación

102. En el numeral 14.6, referido a la Tasa de Regulación, se ha omitido señalar expresamente que los pagos realizados por concepto de pago por obras (PPO) y pago por avance de obra (PAO), están afectos a la tasa de regulación que debe percibir el OSITRAN de acuerdo a ley. Esta omisión debe ser corregida. Asimismo, se debe especificar que ello se calcula sobre los ingresos facturados brutos.
103. De otro lado, teniendo en consideración que el artículo 10º de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos señala que los Organismos Reguladores recaudarán de las empresas y entidades bajo su ámbito, un aporte por regulación, el cual no podrá exceder del 1% (uno por ciento) del total de la facturación anual, y que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 007-2003-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento del Aporte por Regulación, se solicita modificar el término de Tasa de Regulación por Aporte por Regulación, a efectos de contar con uniformidad en el tratamiento de dicho pago.



104. En este sentido, se propone que la siguiente redacción respecto de la cláusula 14.6:

Aporte por Regulación

El CONCESIONARIO está obligado a pagar directamente a OSITRAN el aporte por regulación a que se refiere el Artículo 14º de la Ley N° 26917 y el Artículo 10º de la Ley N° 27332, o normas que lo modifiquen o sustituya, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales y las Normas Regulatorias emitidas por el OSITRAN sobre la materia, el mismo que se calculará y cobrará sobre el total de los ingresos facturados brutos por el CONCESIONARIO.



V.5.4. Régimen Económico Financiero

105. En relación al Anexo 23 –Apéndice 1 referido al Régimen Económico Financiero, la fórmula establecida en el apartado x del numeral 1.2, en el que se trata del desembolso del PAO, se plantea un spread de 2,5% sobre la tasa promedio ponderada del cierre financiero.
106. Al respecto, el Entregable 4-B: Modelo Económico Financiero, considera la siguiente metodología para estimar el costo de la deuda. La fórmula utilizada para el cálculo del costo de la deuda (kd) es la siguiente:



$$Kd = Rf + EMBI(+) + Spread$$

Donde:

R_f = Rentabilidad en dólares del bono del Tesoro estadounidense. Para el Cálculo del R_f que se adapte a la duración de la deuda se ha cogido el promedio del mes de noviembre 2013 del Bono americano a 20 años siendo el valor 3.504%.

EMBI = Es una prima de riesgo en dólares por invertir en Perú respecto a Estados Unidos. Y se mide en función de la diferencia del rendimiento promedio de los títulos soberanos peruanos frente al rendimiento del bono del Tesoro estadounidense. En valor del EMBI estimado es el promedio del año 2013 que es 1.562%.

Spread = Es el Spread que cobra el Banco que financia el proyecto sobre el coste del endeudamiento en dólares del Gobierno de Perú. Este spread para la deuda no garantizada se ha estimado que es un 3.00%. Este valor se ha hallado a partir de las conversaciones con entidades financieras para este proyecto. Estas entidades financieras han definido las diferencias entre los costes de una deuda garantizada y no garantizada por el Estado. En este sentido se ha definido una spread entre ellas entre el 2% y el 3%."



107. Así, el costo de deuda referencial utilizado en el modelo financiero obtenido de la fórmula anterior, es de 7.02%, al cual se le suma un spread adicional de 2.5%, para estimar la tasa de intereses a ser utilizada en la fórmula que determina el monto de la cuota PAO.



108. Este spread adicional refleja el valor del dinero en el tiempo correspondiente a los intereses intercalares generados por el descalce que existe entre las obras financiadas por el Concesionario y el pago de las obras por parte del Concedente mediante cuotas PAO. Cabe señalar que las obras son realizadas por el Concesionario entre los años 2016 al 2020 y el pago por dichas obras se realiza de manera trimestral a partir del año 2021 mediante las referidas cuotas.



109. Sobre el particular, en el modelo financiero se verifica que el monto referencial de la cuotas anuales de PAO estimado en base a una tasa de interés de 9.52% (7.02% + 2.5%) y un periodo de repago contado desde el inicio de operaciones (2021) traídos a valor presente genera un VAN menor al VAN obtenido de las inversiones pagadas por el Concesionario⁸. El spread que genera un VAN equivalente para ambos flujos de caja futuros es aproximadamente de 2.72456%. Considerando lo antes señalado, el spread de 2.5% fijado en el modelo financiero es razonable y tiene un fundamento financiero ya que recoge implícitamente el valor de dinero en el tiempo de los intereses generados en el etapa de obras.

V.5.5. Definición de servicios

110. Con relación al punto 2.1.1. de la cláusula segunda del Contrato de Concesión, referida a la naturaleza jurídica, se menciona:

⁸ A precios constantes.

“2.1. Naturaleza Jurídica

2.1.1. La Concesión materia del presente Contrato se otorga como parte del proceso emprendido por el Estado de la República del Perú, representado por el CONCEDENTE, para la transferencia de actividades productivas al sector privado. Este proceso tiene por objeto mejorar la calidad de los servicios e incrementar el alcance de la Infraestructura Aeroportuaria en el país, a fin de coadyuvar al desarrollo del comercio exterior, del turismo y de la integración regional. {El subrayado es nuestro}”

111. Al respecto, se recomienda precisar a qué tipo de servicios se hace referencia, a fin de evitar distintas interpretaciones durante la ejecución del proyecto, más aún si el contrato establece la existencia de Servicios Aeroportuario, Servicios No Aeroportuarios y Servicios de Aeronavegación Aérea, por lo que es necesario que se precise a qué servicios se refiere en el presente caso. En caso se refieran a todos los servicios antes mencionados, se recomienda establecer una definición de “Servicios” de la siguiente manera:

“Servicios: para efectos del presente Contrato, comprenden los Servicios Aeroportuarios, Servicios No Aeroportuarios y Servicios de Aeronavegación.”

V.5.6. Entidades del Estado Peruano que realizan Funciones en el Aeropuerto

112. El Anexo 4 del proyecto de Contrato se refiere a las Entidades del Estado Peruano que realizan Funciones en el Aeropuerto. En el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), OSITRAN ha emitido pronunciamiento respecto al acceso que puede tener INDECOPI a las zonas restringidas. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 052-2013-CD-OSITRAN, señaló que el literal 4 del Anexo 10 del Contrato de Concesión del AIJC establece que INDECOPI no tendrá acceso a las zonas restringidas en cuanto realiza sus labores en la zona pública.



113. En tal sentido, a fin de tener uniformidad en el Acceso a las áreas, se considera necesario que se incluya como tercer párrafo del Anexo 4 del proyecto de contrato de concesión lo siguiente:

Las restricciones de acceso dentro del aeropuerto de las Entidades del Estado detalladas en el Anexo 4 del presente Contrato, se determinará en función al Estudio de Seguridad que elabore el Concesionario y al Programa de Seguridad del Aeropuerto aprobado por la DGAC.



114. Asimismo, teniendo en consideración el texto antes señalado, se recomienda eliminar el último párrafo del punto 2 referido a INDECOPI, a fin de tener uniformidad en el tema de acceso a áreas restringidas por parte de todas las entidades del Estado.



V.5.7. Comentarios Informe de Riesgos remitido por PROINVERSIÓN (Entregable 3-B)

115. Sobre los Convenios de estabilidad jurídica, el informe de riesgos remitido por PROINVERSIÓN establece que dichos convenios son contratos firmados entre el Estado e inversores en los cuales se busca ofrecer estabilidad en la legislación y que los mismos

suelen tener una vigencia máxima, que en el caso de Perú es diez años con una inversión mínima de 5 millones de dólares.

116. Al respecto, recomendamos precisar que dichos convenios establecen una serie de garantías, tales como la estabilidad *del régimen tributario vigente al celebrarse el convenio, estabilidad del régimen de libre disponibilidad de divisas, estabilidad del derecho de no discriminación*, entre otros, mas no establecen la estabilidad en la integridad de la legislación peruana, ya que el Concesionario está obligado al cumplimiento de las "Leyes aplicables", las mismas que incluyen aquellas normas que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente durante la vigencia del contrato de concesión, ello conforme a lo establecido en el contrato de concesión, y los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757.
117. Dicha precisión es importante toda vez que en muchas oportunidades los inversionistas privados han argumentado que dicho convenio de estabilidad jurídica implica un *congelamiento de la normatividad en general*, lo cual se podría entender de la redacción del informe de riesgos realizado por el Asesor de PROINVERSIÓN, el que recomendamos sea modificado.
118. Respecto al plazo de extensión de dichos convenios, se recomienda precisar que el mismo, en caso de otorgarse, se extenderá por todo el plazo de la concesión, conforme lo establece el artículo 19º del TUO de Concesiones, aprobado por el DS 059-96-PCM.
119. El informe de Riesgos también hace referencia a la posible necesidad de realizar nuevas expropiaciones durante la vigencia del Contrato de Concesión o realizar el pago de servidumbres. Al respecto, el consultor manifiesta que se ha identificado que para la construcción del último tramo de la calle de rodadura del aeropuerto será necesario llevar a cabo actividades de movimientos de tierras y la construcción de un talud de tierra en terrenos fuera del área de la concesión. En este sentido será necesario adquirir nuevos terrenos adyacentes y adicionales a los ya expropiados o compensar a estos propietarios por una servidumbre.
120. El Consultor considera que este costo debe ser asumido por el Gobierno Regional o Central para que el Concesionario pueda llevar a cabo las obras del nuevo aeropuerto. Sin embargo, es recomendable establecer claramente de quién será la responsabilidad de llevar a cabo una adecuada y oportuna planificación de qué espacios y terrenos serán necesarios e iniciar los trámites de expropiación, a fin de evitar dilaciones innecesarias o una afectación o a la correcta y adecuada ejecución del Contrato de Concesión.
121. En ese sentido, se recomienda verificar si lo indicado por el Consultor se encuentra acorde con lo establecido en los artículos 6º y 9º de la Ley N° 29908 – Ley que declara de necesidad pública la expropiación de inmuebles para la ejecución de la obra de gran envergadura del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco. Al respecto, el artículo 6º dispone que el Gobierno Regional transferirá a título gratuito y libre de todo obstáculo, carga, gravamen o posesión de terceros, a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para los fines del Proceso de Promoción de la Inversión Privada del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, bajo responsabilidad. Por otra parte, el artículo 9º establece que PROINVERSIÓN se supeditará para la adjudicación de la buena pro del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión al sector privado del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco, a la previa inscripción del derecho de propiedad y entrega en posesión de la totalidad de los predios necesarios a



que se refiere el artículo 3 de la presente norma, a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.⁹

122. En relación a la aceptación de las obras por el Concedente, el Informe de Riesgos establece lo siguiente:

"Aceptación de las obras por el Concedente: al ser la Concesión una actividad regulada y supervisada por el Concedente, el Concesionario afronta un importante riesgo de que las obras no sean finalmente aceptadas por la Administración.

Los principales hitos que ha de superar el Concesionario son la Aprobación del Expediente Técnico, la Supervisión o fiscalización técnica de las Obras por el Concedente, y la Conformidad y recepción de obras. (...)"

[Lo subrayado es nuestro]

123. Al respecto, es necesario que el informe del consultor sea corregido, de manera que concuerde con la legislación aplicable, y los roles y funciones que ésta asigna a las entidades del Estado. OSITRAN es el ente regulador y supervisor de la infraestructura pública de transporte del alcance nacional, razón por la cual debe eliminarse cualquier referencia a que la concesión y/o las obras son reguladas y/o supervisadas *por el Concedente*, debiéndose más bien precisar la actuación del Concedente como parte contratante.



VI. CONCLUSIONES

1. El análisis y aportes a la Versión Final del Contrato de Concesión realizados en las secciones precedentes, se basan en la información remitida por PROINVERSIÓN (Versión al 16.12.2013), la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC) y la información adicional remitida por PROINVERSIÓN conforme a lo señalado en los Antecedentes.
2. Asimismo, la opinión técnica vertida en el presente Informe ha tenido en consideración los siguientes criterios generales, basados en las funciones que otorga a OSITRAN la Ley N° 27701 y el Artículo 37° del Reglamento General de OSITRAN, y en los Lineamientos para la Emisión de Opinión de los Proyectos de Contratos de Concesión:



- Mantener una distribución equilibrada y razonable de los riesgos y prestaciones entre las partes.
- Incentivar y promover la eficiencia en la provisión de los servicios relacionados con la infraestructura
- Preservar la continuidad y sostenibilidad del servicio público y del CONCESIONARIO, a lo largo del plazo de la Concesión.



⁹ Artículo 3. Del sujeto activo y del trámite de la expropiación

El Gobierno Regional del Cusco es el sujeto activo de la expropiación materia de la presente Ley, facultándosele para que inicie los trámites correspondientes al proceso de expropiación, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 27117, Ley General de Expropiaciones.

Autorízase, de conformidad con lo dispuesto en el literal a) del artículo 7 de la Ley 27117, Ley General de Expropiaciones, al Gobierno Regional del Cusco, sujeto activo de la expropiación, para que mediante la dación de múltiples resoluciones, realice la ejecución de la expropiación de los bienes inmuebles.

Asimismo, conforme a lo señalado en el numeral 10.2 del artículo 10 de la Ley 27117, Ley General de Expropiaciones, el beneficiario directo de la expropiación será el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien recibirá los predios expropiados por el Gobierno Regional del Cusco, a título gratuito, conforme a lo señalado en el artículo 6 de la presente Ley.

- Respetar las funciones, competencias y roles asignados en el marco institucional a las diversas entidades del Estado.
3. La opinión contenida en el presente Informe resulta acorde con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF y sus modificatorias.
 4. Con relación a los temas tarifarios, de acceso y de calidad de servicio, la opinión del Regulador respecto a la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC) es la siguiente:
 - 4.1. Respecto a los temas relacionados con las tarifas, se están formulando observaciones cuya implementación resulta necesaria para mejorar la aplicación del marco regulatorio a la concesión; y su correspondiente ejecución y supervisión, motivo por el cual, se procede a emitir opinión favorable, sujeta a la condición de que PROINVERSION incluya las siguientes modificaciones contractuales:

1.108 "Servicios Aeroportuarios", son los servicios normales y habituales del aeropuerto que permiten el intercambio modal en el transporte de pasajeros, así como aquellos servicios prestados a las aeronaves para que puedan completar la cadena logística en una relación origen destino, conforme las definiciones de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias.

"1.81 Operaciones Principales", son los servicios relacionados con la Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de Aeronaves y Puentes de Abordaje, descritos en el Numeral 1.1 del Anexo 5 del presente Contrato. La responsabilidad por la ejecución de las Operaciones Principales corresponde al CONCESIONARIO."

"1.82 Operaciones Secundarias", son los servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 1.2 del Anexo 5 del presente Contrato, que pueden ser realizados por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias en el Aeropuerto corresponde al CONCESIONARIO."

Anexo 5

1.2. Operaciones Principales:

Son los servicios que generan Ingresos Aeroportuarios para el CONCESIONARIO. La responsabilidad por la prestación de los mismos corresponderá siempre al CONCESIONARIO. Estos servicios se detallan a continuación: (...)

1.3 Operaciones Secundarias

Son los servicios que generan Ingresos Aeroportuarios para el CONCESIONARIO y que serán llevados a cabo por el CONCESIONARIO cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. En los casos que las Operaciones Secundarias sean prestadas directamente por el CONCESIONARIO, también constituirán Ingresos Aeroportuarios. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias corresponde al CONCESIONARIO. Estos servicios se detallan a continuación:

(...)



9.1.6 Revisión tarifaria: Las tarifas reajustadas según lo establecido en el numeral anterior serán revisadas por OSITRAN, siempre según los criterios, principios y metodologías regulatorias establecidas en el RETA y a las Normas Regulatorias del OSITRAN. Las tarifas revisadas entrarán en vigencia el 1 de enero del décimo tercer (13) año de la Concesión, a partir del inicio de la Etapa de Operación. Al año de su entrada en vigencia las tarifas revisadas se reajustarán de acuerdo con lo establecido en el numeral 9.1.4. Las revisiones tarifarias se producirán quinquenalmente hasta el final de la Concesión.

- 4.2. En cuanto a las materias relacionadas con las facilidades esenciales, se están formulando observaciones cuya implementación resulta necesaria para mejorar las condiciones de aplicación del régimen de acceso a las facilidades Esenciales del futuro aeropuerto; y su correspondiente ejecución y supervisión, motivo por el cual, se procede a emitir opinión favorable, sujeta a la condición de que PROINVERSION incluya las siguiente modificación contractuales:

"1.82 Operaciones Secundarias", son los servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 1.2 del Anexo 5 del presente Contrato, que pueden ser realizados por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias en el Aeropuerto corresponde al CONCESIONARIO."

- 4.3. En cuanto a los aspectos sobre la calidad del servicio, se advierte que se respeta los criterios exigibles y no hay objeciones por parte del Regulador, por lo que se emite opinión favorable en este extremo.

5. Con relación a la previsión de fondos necesarios para financiar las actividades de supervisión de ejecución de obras a cargo de OSITRAN, se están formulando observaciones que consideramos necesarias para garantizar la viabilidad de la función supervisora de OSITRAN. La redacción que se propone es la siguiente:

"8.7 Supervisión de las Obras

Corresponde al OSITRAN, a través del supervisor de obras, efectuar las acciones de fiscalización que le competen durante el desarrollo de las Obras, tanto en la Etapa de Ejecución de las Obras, como en la Etapa de Operación. El OSITRAN podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO antes del inicio de la cada una de las etapas, en un plazo máximo de cinco (05) Días contados a partir de la fecha de selección o designación del supervisor de obras antes indicado, según corresponda.

Las funciones asignadas al supervisor de obras y aquellas establecidas en el presente Contrato, serán ejercidas de acuerdo a las facultades conferidas por OSITRAN y conforme a lo establecido en las directivas y reglamentos que para tal efecto establezca OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá dar al OSITRAN, a través del supervisor de obras y el equipo que éste disponga, libre acceso al Área de la Concesión para realizar su labor con la exactitud requerida, dentro de los horarios de trabajo del área respectiva. Corresponderá al supervisor de obras informar periódica y



regularmente del avance de las Obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información.

De no cumplir las Obras con los parámetros exigidos por las Leyes Aplicables, así como por los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 8, OSITRAN podrá exigir las subsanaciones necesarias de acuerdo a las instrucciones que para tal efecto indique, debiendo imponer las penalidades correspondientes según lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava.

Los costos derivados de las actividades de supervisión, efectuadas por OSITRAN ya sea a través de empresas supervisoras o personas naturales, durante la ejecución de obras, formulación de Estudios Definitivos de Ingeniería y gastos preparatorios de los procesos de selección, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras, como para la Etapa de Operación; serán de cargo del CONCESIONARIO, por un valor máximo del cinco por ciento (5%) del valor de las Inversiones previstas en cada una de las Etapas.

El pago del Porcentaje de Supervisión será realizado por EL CONCESIONARIO al REGULADOR de acuerdo a los cronogramas de pago e importes que determine EL REGULADOR para cada una de las Etapas de la Concesión.

El procedimiento de contratación del supervisor de obras se efectuará de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Numeral 14.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del presente Contrato.

6. Con relación al título Otros Aspectos Relevantes, se están formulando recomendaciones y proponiendo proyectos de cláusulas, cuya incorporación OSITRAN considera necesaria, conforme al siguiente detalle:

Cláusula 14.6

14.6 Aporte por Regulación

El CONCESIONARIO está obligado a pagar directamente a OSITRAN el aporte por regulación a que se refiere el Artículo 14° de la Ley N° 26917 y el Artículo 10° de la Ley N° 27332, o normas que lo modifiquen o sustituya, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales y las Normas Regulatorias emitidas por el OSITRAN sobre la materia, el mismo que se calculará y cobrará sobre el total de los ingresos facturados brutos por el CONCESIONARIO.

Anexo 4

Incluir como tercer párrafo del Anexo 4 del proyecto de contrato de concesión lo siguiente:

Las restricciones de acceso dentro del aeropuerto de las Entidades del Estado detalladas en el Anexo 4 del presente Contrato, se determinará en función al Estudio de Seguridad que elabore el Concesionario y al Programa de Seguridad del Aeropuerto aprobado por la DGAC.



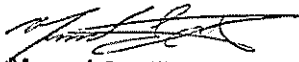
Asimismo, eliminar el último párrafo del punto 2 referido a INDECOPI, a fin de tener uniformidad en el tema de acceso a áreas restringidas por parte de todas las entidades del Estado.

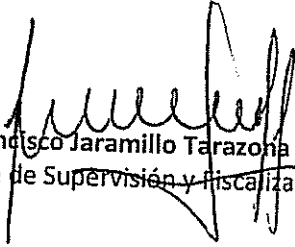
7. Asimismo, se plantea que PROINVERSIÓN analice y precise los temas vinculados a la afectación de terrenos adyacentes, así como a la precisión de los servicios que se hace referencia en el objeto del Contrato.

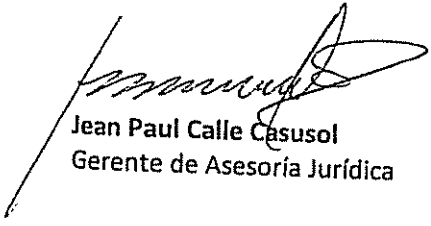
VI. RECOMENDACIÓN

En virtud de lo expuesto, se recomienda al Consejo Directivo aprobar el presente Informe, el cual contiene la opinión técnica respecto de la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC); y, en consecuencia, emitir opinión favorable, sujeta a la condición de que PROINVERSION incluya las modificaciones contractuales que se ha sustentado y cuya redacción alternativa se ofrece en el presente informe, así como las sugerencias formuladas.

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

Reg. Sal. 38668-13

SESIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO No. 500-2017-CD-OSITRAN

A las doce horas del cuatro de marzo de dos mil catorce, se llevó cabo una Sesión Ordinaria Presencial con la participación de los miembros del Consejo Directivo, señores: César Balbuena Vela y Jorge Cárdenas Bustíos, bajo la Presidencia de la señorita Patricia Benavente Donayre.

Asimismo, participaron el señor William Bryson Butrica, Gerente General (e) y el señor Jean Paul Calle Casusol, en calidad de Secretario del Consejo Directivo.

I.- DESPACHO

1.1. Recurso de Reconsideración presentado por APM Terminals Callao S.A. contra el extremo de la Resolución N° 004-14-CD-OSITRAN

La administración puso en conocimiento del Consejo Directivo, el Recurso de Reconsideración presentado por APM Terminals Callao S.A. contra el extremo de la Resolución N° 004-14-CD-OSITRAN en el cual se declara improcedente su solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial "Uso de facilidades y provisión de condiciones para abastecimiento de combustible a las naves".

Al respecto, los miembros del Consejo Directivo tomaron conocimiento.

1.2. Presentación acerca del Piloto Office 365

La administración puso en conocimiento del Consejo Directivo, una presentación realizada por la Oficina de Desarrollo Institucional y de Sistemas, acerca del Piloto Office 365 – OSITRAN para el manejo de la información en general del Consejo Directivo, mediante la cual se podrá acceder a los documentos de las sesiones realizadas por el Consejo Directivo, así como realizar el seguimiento de los pedidos de los señores directores.

Al respecto, los miembros del Consejo Directivo tomaron conocimiento.

II.- ORDEN DEL DÍA

2.1. Opinión sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cuzco

La administración presentó para aprobación del Consejo Directivo, el Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN mediante el cual se emite opinión técnica respecto de la Versión Final del "Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco", aprobada por el Comité PROINTEGRACIÓN y remitida mediante Oficio N° Oficio N° 43-2014/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12 con fecha 26 de febrero de 2014.

Con la conformidad del Consejo Directivo, la Presidente invitó a los señores Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización y Manuel Carrillo Barnuevo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos, para que hagan una breve exposición

sobre los aspectos más importantes del análisis del informe, quienes procedieron a realizarla.

El informe presentado por las áreas técnicas emite opinión respecto a los temas de competencia de OSITRAN, realizando las siguientes recomendaciones:

- Respecto a los temas tarifarios, se indica que la Versión Final del Contrato de Concesión establece que la primera revisión tarifaria se realizará el décimo sexto año contado a partir del inicio de la etapa de explotación, es decir, durante el año 2037. Sobre el particular, si bien es cierto que en el año 2037 el valor descontado de los flujos económicos de la parte no cofinanciada de la concesión es mayor que cero, en el escenario base este valor no es significativamente positivo (US\$21 millones contra US\$112 millones en el año final de vigencia de la concesión).
- Asimismo, el número de revisiones tarifarias que se realizarían con la propuesta de OSITRAN serían en los años 2034, 2039, 2044 y 2049; mientras que con la propuesta de la versión final del Contrato de Concesión se realizarían en los años 2037, 2042, 2047 y 2052. Como puede apreciarse, en ambos casos se realizarían 4 revisiones tarifarias, por lo cual no se presentan observaciones.
- Respecto al acceso a facilidades esenciales, se señala que de la revisión de la Versión Final del Contrato de Concesión, se aprecia que se han acogido las propuestas formuladas por OSITRAN, en relación a la definición de Operaciones Secundarias, por lo corresponde emitir opinión favorable.
- De acuerdo con el informe, se considera que los aspectos sobre la calidad de servicio, establecidos en la Versión Final del Contrato de Concesión contribuirían a una adecuada y efectiva supervisión de las obligaciones del Concesionario durante las etapas de ejecución y operación, por lo que no se emite observaciones al respecto.

Luego de un breve debate e intercambio de ideas, los señores Directores manifestaron su conformidad con el análisis y conclusiones realizadas. En ese sentido, el Consejo Directivo adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo:

ACUERDO N° 1690-500-14-CD-OSITRAN
de fecha 4 de marzo de 2014

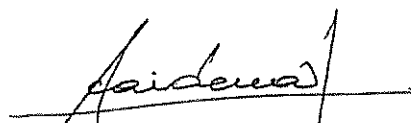
Vistos el Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Oficio N° 43-2014/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12 remitido por PROINVERSION el 26 de febrero de 2014 adjuntando la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, aprobada por el Comité PRO INTEGRACIÓN en sesión de fecha 26 de febrero de 2014; y, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27332 y el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, así como en lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Emitir opinión favorable a la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, de acuerdo a las siguientes consideraciones:
- i. Respecto a los aspectos tarifarios, se da opinión favorable vinculante, conforme se detalla en el numeral V.2 del Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
 - ii. Respecto a las facilidades esenciales, se da opinión favorable vinculante, conforme a lo señalado en el numeral V.3 del Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
 - iii. Respecto a los aspectos de calidad del servicio, se da opinión favorable vinculante, conforme se detalla en el numeral V.4 del Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
 - iv. Respecto a otros temas de competencia de OSITRAN identificados en el numeral V.5 del Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, se solicita tener en consideración las recomendaciones formuladas.
- b) Notificar a PROINVERSIÓN el presente Acuerdo, así como copia del Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
- c) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

No habiendo otro asunto que tratar, la Presidente levantó la sesión a las 14:00 horas del día cuatro de marzo de 2014.



CESAR BALBUENA VELA
Director



JORGE CÁRDENAS BUSTÍOS
Director



PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

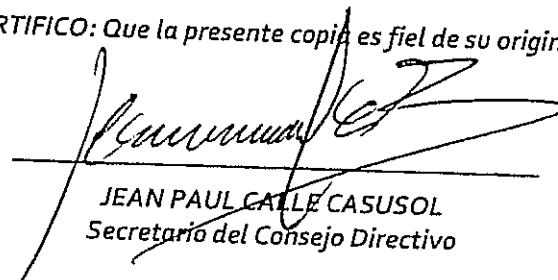
Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

ACUERDO N° 1690-500-14-CD-OSITRAN
de fecha 4 de marzo de 2014

Vistos el Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Oficio N° 43-2014/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12 remitido por PROINVERSION el 26 de febrero de 2014 adjuntando la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, aprobada por el Comité PRO INTEGRACIÓN en sesión de fecha 26 de febrero de 2014; y, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27332 y el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, así como en lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Emitir opinión favorable a la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco; de acuerdo a las siguientes consideraciones:
 - i. Respecto a los aspectos tarifarios, se da opinión favorable vinculante, conforme se detalla en el numeral V.2 del Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
 - ii. Respecto a las facilidades esenciales, se da opinión favorable vinculante, conforme a lo señalado en el numeral V.3 del Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
 - iii. Respecto a los aspectos de calidad del servicio, se da opinión favorable vinculante, conforme se detalla en el numeral V.4 del Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
 - iv. Respecto a otros temas de competencia de OSITRAN identificados en el numeral V.5 del Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, se solicita tener en consideración las recomendaciones formuladas.
- b) Notificar a PROINVERSIÓN el presente Acuerdo, así como copia del Informe N° 011-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
- c) 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 del Consejo Directivo



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





OSITRAN
SECRETARIA DE CONSEJO DIRECTIVO

28 FEB 2014

RECIBIDO

Firma:  Hora: 18:45

: 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

: Opinión sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC)

: 28 de febrero de 2014

OSITRAN
GERENCIA GENERAL
28 FEB 2014
RECIBIDO
FIRMA: HORA: 6:33 PM

1. El objeto del presente Informe es emitir opinión técnica respecto de la Versión Final del “Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco” (en adelante AICC), aprobada por el Comité PROINTEGRACIÓN,¹ remitida mediante Oficio N° Oficio N° 43-2014/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12 con fecha 26 de febrero de 2014 (en adelante la Versión Final del Contrato de Concesión).

2. Con el fin de desarrollar un adecuado trabajo de coordinación interinstitucional previo a la emisión de la opinión institucional sobre la Versión Final del Contrato de Concesión, desde el mes de enero de 2013, el personal técnico de OSITRAN ha llevado a cabo reuniones de trabajo con funcionarios de las entidades públicas involucradas en el presente proyecto de inversión, tales como: PROINVERSIÓN, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Economía y Finanzas.

3. Asimismo, en diversas oportunidades, OSITRAN ha remitido a PROINVERSIÓN comentarios, observaciones y aportes, respecto de las distintas versiones de contrato, remitidas informalmente, en forma previa a la remisión formal de la Versión Final del Contrato de Concesión.

Dichos comentarios fueron enviados vía correo electrónico a PROINVERSIÓN, con la finalidad de coadyuvar a que la versión final del contrato de concesión, pueda ser una generada por el esfuerzo de cooperación interinstitucional, en cuyo marco OSITRAN ha venido participando durante más de un año conjuntamente con dicha Institución y las entidades del Estado antes referidas.



¹ Versión Final del Contrato de Concesión aprobada por el Comité PRO INTEGRACIÓN en sesión de fecha 26 de febrero de 2014

4. Mediante Oficio N° 456-2013/PROINVERSION/DE recibido con fecha 16 de diciembre de 2013, PROINVERSION remitió la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, aprobado por el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PROINTEGRACIÓN, así como el Modelo Económico Financiero del citado proceso.
5. Con fecha 18 de diciembre del 2013, mediante Oficio N° 093-13-GRE-OSITRAN, se solicitó a PROINVERSIÓN información adicional a fin de emitir la opinión requerida, incluyendo los siguientes documentos: Informe Económico Financiero, elaborado por el asesor de transacción, que explique el sustento de los escenarios de demanda contemplados en el modelo económico – financiero, así como otros aspectos; Informe tarifario que sustenta las tarifas propuestas, en el caso de que esta información no se encuentre en el Informe Económico Financiero; Matriz de distribución o asignación de riesgos y el informe que la sustenta; información sobre la forma de cálculo del factor de competencia mediante el cual se adjudicará la concesión al mejor postor; y la justificación del spread de 2,5% que se considera en la tasa de descuento de la fórmula que aparece en el apartado x del numeral 1.2, en el que se trata del desembolso del PAO, del Anexo 23 - Apéndice 1 sobre el cofinanciamiento.
6. Mediante Oficio N° 81-2013/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12 recibido con fecha 18 de diciembre de 2013, PROINVERSIÓN envía la información solicitada mediante el Oficio N° 093-13-GRE-OSITRAN.
7. Con fecha 3 de enero del 2014, mediante Oficio N° 001-14-SCD-OSITRAN, la Secretaría Técnica del Consejo Directivo de OSITRAN remitió el Acuerdo N° 1671-491-14-CD-OSITRAN de fecha 3 de enero de 2014 que emite opinión sobre la versión final del contrato de concesión recibido con fecha 16 de diciembre de 2013.
8. Mediante Oficio N° 42-2014/PROINVERSION/DE, de fecha 6 de febrero de 2014, PROINVERSIÓN remitió una nueva Versión Final (al 6 de febrero de 2014) del "Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC).
9. Mediante Oficio N° 20-2014/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPAP.12., recibido con fecha 7 de febrero de 2014, PROINVERSIÓN comunicó que el Comité de PRO INTEGRACIÓN acordó dejar sin efecto la aprobación de la Versión Final del Contrato de Concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC) remitida a OSITRAN el 6 de febrero de 2014, en virtud de una reciente comunicación de la International Air Transportation Association (IATA) dirigida a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en relación a la clasificación IATA B.



En tal sentido, indica que habiendo realizado los ajustes correspondientes, se remite la Versión Final del Contrato de Concesión (al 7 de febrero de 2014), la cual incluye las sugerencias y observaciones formuladas por las entidades públicas involucradas en el proceso. Adjunta además, la Nota Técnica "Revisión Tarifaria. Impacto en la estructuración de la Concesión" y el Entregable N° 3-B: Informe de Riego, Bloque 1: Análisis y Matriz de Riesgo (Versión Actualizada del Contrato de Concesión).

En el referido documento PROINVERSIÓN hace mención a que mediante la comunicación de la referencia b), IATA informó a la DGAC que el Manual IATA denominado "Airport Development Reference Manual" ha sido modificado y que dicha

modificación será publicada durante el mes de marzo del presente año, habiéndose modificado el sistema de niveles de servicios de los terminales de Aeropuertos, y que por lo tanto no será factible evaluar la clasificación IATA B, la misma que corresponde al nivel exigido para el AICC. Como consecuencia de lo antes señalado, se remitió a este Regulador la Versión Actualizada del Contrato de Concesión.

10. Mediante correo electrónico de fecha 07.20.2014, dirigido al Jefe de Proyectos Aeroportuarios y Portuarios de PROINVERSIÓN, este Regulador informó la preocupación de OSITRAN por los efectos que podría tener en el proyecto del AICC y la versión final del contrato de concesión, la modificación de los niveles de servicio advertidos por IATA, ya que esta modificación podría generar incluso un cambio de las especificaciones técnicas del AICC, un cambio en el modelo económico financiero y en realidad un nuevo proyecto. Asimismo, se solicitó a PROINVERSIÓN que su asesor de transacción elabore un informe detallado sobre los efectos de la modificación advertida por IATA, debiéndose especificarse si existe una equivalencia entre el estándar en letras y el estándar en colores a fin que durante la ejecución e implementación del proyecto no se generen inconvenientes.

11. Mediante Oficio N° 013-14-GRE-OSITRAN de fecha 14.02.2014, se reiteró el requerimiento de información realizado mediante correo electrónico referido en el numeral anterior y conforme a lo estipulado en el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento, se precisó que el cómputo del plazo para que OSITRAN emita su opinión se encontraba suspendido, toda vez que a esa fecha no se había atendido el requerimiento de información.

12. Mediante Oficio N° 031-2014/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12, de fecha 17 de febrero de 2014, el Jefe de Proyectos Aeroportuarios y Portuarios remitió la Nota Técnica N° 12 – Nuevos niveles de servicio propuestos por la IATA y efectos para la clasificación del AICC y su puesta en marcha elaborada por la empresa Advanced Logistic Group (ALG).

13. Mediante correo electrónico de fecha 17 de febrero de 2014 el Jefe de Proyectos Aeroportuarios y Portuarios remitió una propuesta de redacción que modificaba el Apéndice 2 del Anexo 8 de la versión final del contrato de concesión remitida mediante el documento referido en el numeral 9 del presente informe.

14. Mediante Oficio N° 015-14-GRE-OSITRAN de fecha 18 de febrero de 2014, este Regulador consultó a la Jefatura de Proyectos de Aeropuertos y Portuarios, sobre si la redacción enviada mediante el correo electrónico o la propuesta de redacción señalada en la Nota Técnica N° 12, remitidos mediante los documentos referidos en los numerales 12 y 13 respectivamente, contaban con la aprobación del Comité PRO INTEGRACIÓN y de las instancias pertinentes. Dicha consulta fue realizada con el objeto de que OSITRAN pueda proceder a realizar el respectivo análisis, a efectos de emitir su opinión técnica, conforme a la normatividad vigente.

15. Mediante Oficio N° 37-2014/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12 recibido el 19 de febrero de 2014, PROINVERSIÓN comunica que ha dejado sin efecto la aprobación de la Versión Final del Contrato de Concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chincheros remitida el 07.02.2014, en virtud a las recientes coordinaciones con las entidades públicas involucradas y las propuestas de modificación de las mismas. Asimismo, adjunta una nueva Versión Final del Contrato de Concesión aprobado por el Comité PRO INTEGRACIÓN, indicando que la misma incluía las sugerencias y el



levantamiento de observaciones remitidas por las entidades públicas involucradas en el proceso. Adicionalmente, remitió la Nota Técnica denominada "Nuevos Niveles de Servicio Propuestos por la IATA y Efectos para la Clasificación del AICC y su Puesta en Marcha" elaborada por el consultor Advanced Logistics Group S.A. Finalmente, precisó que el Informe de Riesgo y Modelo Económico Financiero no habían sufrido modificaciones.

16. Mediante Oficio N° 39/2014/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPAP.12, notificado el 21.02.2014, PROINVERSIÓN señaló que el numeral 6.9 del Contrato de Concesión (página 41 del Contrato) y el quinto párrafo del Apéndice 2 del Anexo 8 (página 22 del acápite de Anexos) de la versión que fuera enviada mediante el documento referido en el numeral 13 del presente informe, no correspondían a la versión aprobada por el Comité PRO INTEGRACIÓN en sesión de fecha 19.02.2014, habiéndose incurrido en un error material al momento de imprimir el documento. Por lo cual, PROINVERSIÓN envió la correcta redacción de la cláusula 6.9 y el quinto párrafo del Apéndice 2 del Anexo 8, solicitando a este Regulador la emisión de su opinión técnica.
17. Mediante Oficio N° 43-2014/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPAP.12, notificado el 26 de febrero de 2014, PROINVERSIÓN informó que en sesión de fecha 26 de febrero de 2014 el Comité PRO INTEGRACIÓN acordó: dejar sin efecto la aprobación de la versión final del contrato de concesión, remitida mediante el documento referido en el numeral 15 del presente informe, y que en virtud a las recientes coordinaciones realizadas con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), se aprobó la nueva Versión Final del Contrato de Concesión. Mediante el presente Oficio se adjuntó una nueva Versión Final del Contrato de Concesión, así como una copia del informe N° 327-2014-MTC/09, mediante el cual sustentan las modificaciones solicitadas.

III. MARCO LEGAL

18. La competencia de un órgano administrativo comprende la esfera de atribuciones encomendadas por el ordenamiento jurídico a una entidad; por ende, contiene el conjunto de funciones y facultades que pueden ser ejercidas por la Administración. Así, de acuerdo al artículo 61° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), la competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la Ley, y es reglamentada por las normas que de aquella se derivan.
19. El artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ley de Creación de OSITRAN), establece que la misión de este Organismo 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.
20. Para tal efecto, el artículo 6° de la citada norma, concordado con el artículo 3° de la Ley 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión privada en Servicios Públicos (en adelante la Ley Marco de los Organismos Reguladores) prevé que este tipo de entidades ejercen las funciones: a) Normativa, b) Reguladora, c) Supervisora, d) Fiscalizadora y Sancionadora, y e) Solución de Controversias y de Reclamos.
21. El numeral 3.2 del artículo 3° de la Ley Marco de los Organismos Reguladores, dispone de modo expreso que dichas funciones serán ejercidas con los alcances y limitaciones que se establezcan en sus respectivas leyes y reglamentos; por tal motivo, el alcance de



las mismas no puede verse limitado por normas de distinta naturaleza, así como tampoco por un contrato de concesión.

22. El 13 de mayo de 2008, se publicó el Decreto Legislativo N° 1012, que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada (en adelante, Ley Marco de APP's).
23. El numeral 9.3 del Artículo 9° de la Ley Marco de APP's, establece que el diseño final del contrato de Asociación Público-Privada, a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada correspondiente, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles respecto a las materias de su competencia; agregando que si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Asimismo, se establece que se requerirá la opinión del Organismo Regulador correspondiente, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo, añadiendo que los informes y opiniones se formularán una sola vez por cada entidad, salvo que el Organismo Promotor de la Inversión Privada solicite informes y opiniones adicionales.
24. En ese mismo sentido, el numeral 9.5 establece que las modificaciones que se produzcan a la Versión Final del Contrato de Asociación Público-Privada, que impliquen cambios significativos en los parámetros económicos, incluyendo las garantías establecidas, durante la fase de promoción de la inversión o la implementación del proyecto de inversión, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles respecto a las materias de su competencia, destacando que si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Del mismo modo, la norma establece que se requerirá la opinión del Organismo Regulador, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo; precisándose que los criterios operativos requeridos para su implementación serán establecidos en el Reglamento.
25. El 9 de diciembre de 2008, se publicó el Decreto Supremo N° 146-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 (en adelante, Reglamento de la Ley Marco de APP's). El artículo 11° del referido dispositivo reglamentario establece que la Opinión del Regulador a que se refiere el numeral 9.3 de la Ley Marco de APP's, se restringirá a los temas tarifarios, facilidades esenciales y calidad del servicio, los que deberán aparecer en capítulos específicos en el contrato.
26. Con relación a lo anterior, es necesario apuntar que la opinión técnica de OSITRAN sobre nuevos contratos de concesión, forma parte de la función supervisora de este Organismo Regulador comprendida en la Ley Marco de APP's y la Ley de Creación de OSITRAN; precisándose además que de acuerdo al artículo 28² del Reglamento General de OSITRAN, la aludida opinión técnica, debe incluir las materias referidas al régimen

Artículo 28.- Opinión 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:

1. La celebración de cualquier contrato de concesión referido a la Infraestructura (...). La referida opinión incluirá materias referidas al régimen tarifario del contrato, condiciones de competencia y de acceso a la Infraestructura, aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos a la calidad y oportuna prestación de los servicios, y a los mecanismos de solución de controversias derivadas de la interpretación y ejecución de los contratos de concesión, así como a las demás materias de competencia del OSITRAN.

(...)

tarifario del Contrato, condiciones de competencia y de acceso a la infraestructura, aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos a la calidad y oportuna prestación de los servicios, y a los mecanismos de solución de controversias derivadas de la interpretación y ejecución de los contratos, así como a las demás materias de competencia del OSITRAN.

27. La referida disposición normativa precisa el alcance de lo dispuesto en la Ley N° 27701, Ley que establece disposiciones para garantizar la concordancia normativa entre los procesos de privatización y concesiones con la legislación regulatoria; constituyendo un mecanismo de control de los aspectos regulatorios aplicables sobre el contenido de los procesos de concesión de infraestructura de transporte de uso público implementados por PROINVERSION, para cautelar el respeto al régimen regulatorio establecido.
28. En ese sentido, la naturaleza operativa de la restricción establecida en el Reglamento de la Ley de APP, respecto de la opinión que solicita PROINVERSION al Regulador sobre los temas tarifarios, facilidades esenciales y calidad del servicio, no limita o recorta el alcance –fuera de la esfera de la opinión favorable requerida- del pronunciamiento del Regulador sobre las demás materias de competencia de OSITRAN, que no han sido modificadas o eliminadas por sus respectivas leyes ni reglamentos-.

IV. DE LA MATERIA CONTRACTUAL OBJETO DE OPINIÓN

29. De conformidad con el marco legal expuesto en el acápite previo, la emisión de la opinión técnica de este Organismo Regulador respecto de la última versión del contrato de concesión remitido por PROINVERSION, se circunscribirá a las materias regulatorias de competencia de OSITRAN.
30. En ese contexto, y atendiendo a que el título habilitante de la concesión es de naturaleza unitaria y responde a una causa única; encontrándose así, vinculados los aspectos regulatorios de competencia de OSITRAN, a los temas tarifarios, de facilidades esenciales y calidad del servicio, el presente informe técnico contendrá -en lo que corresponda- el análisis y comentarios sobre dichos temas, y sobre las demás materias regulatorias de competencia de OSITRAN, a efectos que PROINVERSION los tenga en consideración para una mejor aplicación del contrato de concesión, observando el régimen regulatorio establecido.

V. ANÁLISIS

31. El análisis desarrollado en la presente sección se ha realizado tomando en consideración la siguiente información, remitida por PROINVERSION mediante los documentos referidos en los Antecedentes del presente informe así como :

- La Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco al 26 de febrero de 2014 Contrato de Concesión (en adelante la Versión Final del Contrato de Concesión);
- El Modelo Económico Financiero; y,
- La Matriz de Riesgos y su informe sustentatorio;
- Nota Técnica “Revisión tarifaria. Impacto en la estructuración de la concesión”;
- Informe de Riesgo, Bloque 1: Análisis y Matriz de Riesgo (versión actualizada); y la
- Nota Técnica denominada “Nuevos Niveles de Servicio Propuestos por la IATA y Efectos para la Clasificación del AICC y su Puesta en Marcha.”



32. Asimismo, se ha considerado las Bases y la información pública disponible contenida en el Portal Institucional de PROINVERSIÓN (www.proinversion.gob.pe) a la fecha de elaboración del presente Informe.

V.1. Principales características de la Concesión

33. El modelo de Concesión propuesto por PROINVERSIÓN contempla las siguientes características:

Modalidad	: Etapa 1 y parte de Etapa 2 de Ejecución de Obras Cofinanciada. Etapa de Operación Auto sostenible
Actividades de la Concesión	: Diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco.
Plazo de la Concesión	: Cuarenta (40) años, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato.
Inversión proyectada referencial	: USD ³ 741,631,645
Ingresos del Concesionario	: El pago de los conceptos de PPO y PAO se financia con el Cofinanciamiento ⁴ del Concedente. Adicionalmente recibirá ingresos por tarifas, cargos de acceso y precios.

34. Visto lo anterior, a continuación, se emitirá opinión sobre esta nueva versión del Proyecto de Contrato, teniendo en consideración los siguientes criterios generales, basados en las funciones que otorga a OSITRAN la Ley N° 27701 y el Artículo 37° del Reglamento General de OSITRAN, y en los Lineamientos para la Emisión de Opinión de los Proyectos de Contratos de Concesión:

- Mantener una distribución equilibrada y razonable de los riesgos y prestaciones entre las Partes;
- Incentivar y promover la eficiencia en la provisión de los servicios relacionados con la infraestructura;
- Preservar la continuidad y sostenibilidad del servicio público y de la Concesión, a lo largo de la vigencia del Contrato de Concesión; y,
- Respetar las funciones, competencias y roles asignados en el marco institucional a las diversas entidades del Estado.

35. Los temas materia de análisis seguirán el orden establecido en el Artículo 11° del Reglamento de la Ley Marco de APPs, y la normatividad vigente expuesta en el presente informe.

³ De acuerdo con el Modelo Económico Financiero, remitido por PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 456-2013/PROINVERSIÓN/DE.

⁴ De acuerdo con el Apéndice 3 del Anexo XI:
Cofinanciamiento anual = PRM + PAMPI + PAMO – (Recaudación de Peaje – Provisión de Emergencia Vial).

V.2. De los aspectos tarifarios

V.2.1. Definiciones

36. El Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ realizó precisiones a las definiciones de servicios aeroportuarios (cláusula 1.109), operaciones principales (cláusula 1.82 y numeral 1.1 del Anexo 5) y operaciones secundarias (cláusula 1.83 y numeral 1.2 del Anexo 5).
37. En el caso de la definición de servicios aeroportuarios, se solicitó incluir en ésta una referencia a que los servicios aeroportuarios facilitan el intercambio en el modo de transporte de pasajeros, del transporte terrestre al transporte aéreo y viceversa.
38. Sobre el particular, la cláusula 1.109 de la Versión Final del Contrato de (al 26 de febrero) señala lo siguiente:

"Cláusula 1.109

Servicios Aeroportuarios, son los servicios normales y habituales del aeropuerto que permiten el intercambio modal en el transporte de pasajeros, así como aquellos servicios prestados a las aeronaves para que puedan completar la cadena logística en una relación origen destino, conforme las definiciones de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias."

[Lo subrayado es nuestro]



39. De esta manera, estas Gerencias consideran levantadas las observaciones realizadas en el Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN respecto a la cláusula 1.109 del contrato de concesión del AICC (al 26 de febrero).



40. En lo que respecta a la definición de las operaciones principales, se requirió eliminar la obligación del Concesionario de realizar dichas operaciones exclusivamente con personal propio o a través de la subcontratación de terceros, toda vez que esto podría limitar su capacidad de gestión y organización porque impediría la utilización de otras modalidades contractuales. Adicionalmente, se solicitó establecer de manera explícita que, para efectos jurídicos y contractuales, el Concesionario siempre mantendrá la responsabilidad por la prestación de los referidos servicios.

41. Sobre el particular, la cláusula 1.82 y el numeral 1 del Anexo 5, respectivamente, de la Versión Final del Contrato de Concesión establecen lo siguiente:

"Cláusula 1.82

Operaciones Principales", son los servicios en relación a la Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de Aeronaves y Puentes de Abordaje, descritos en el Numeral 1.1 del Anexo 5 del presente Contrato. La responsabilidad por la ejecución de las Operaciones Principales corresponde al CONCESIONARIO.

"ANEXO 5

Numeral 1

Operaciones Principales

Son los servicios que generan Ingresos Aeroportuarios para el CONCESIONARIO. La responsabilidad por la prestación de los mismos corresponderá siempre al CONCESIONARIO. Estos servicios se detallan a continuación: (...)"



42. De esta manera, estas Gerencias consideran levantadas las observaciones realizadas en el Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN respecto a la cláusula 1.82 y el numeral 1 del Anexo 5 de la Versión Final del Contrato de Concesión.
43. Con relación a la definición de operaciones secundarias, se requirió señalar expresamente que el Concesionario es responsable por estas últimas. Sin perjuicio de ello, se solicitó también que la redacción de la cláusula debe tener en consideración que existen operaciones secundarias que son servicios esenciales y el acceso a las mismas debe realizarse conforme al REMA, regulándose la relación entre el usuario intermedio y el Concesionario a través de los respectivos Contratos o Mandatos de Acceso.
44. Sobre el particular, la cláusula 1.83 y el numeral 2 del Anexo 5, respectivamente, de la Versión Final del Contrato de Concesión establecen lo siguiente:

"Cláusula 1.83

Operaciones Secundarias, son los servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 1.2 del Anexo 5 del presente Contrato, que pueden ser realizados por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias en el Aeropuerto corresponde al CONCESIONARIO."

[Lo subrayado es nuestro]

"ANEXO 5

Numeral 2

Operaciones Secundarias

Son los servicios que generan Ingresos Aeroportuarios para el CONCESIONARIO y que serán llevados a cabo por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. En los casos que las Operaciones Secundarias sean prestadas directamente por el CONCESIONARIO, también constituirán Ingresos Aeroportuarios. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias corresponde al CONCESIONARIO. Estos servicios se detallan a continuación: (...)"

[Lo subrayado es nuestro]

45. De esta manera, estas Gerencias consideran levantadas las observaciones realizadas en el Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN respecto a la cláusula 1.83 y el numeral 2 del Anexo 5 de la Versión Final del Contrato de Concesión.

V.2.2. Revisión tarifaria

46. El Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN señaló que, dadas las características de la demanda del AICC y la asignación de riesgos en la fase de operación, se requiere necesariamente que el contrato contemple un mecanismo de revisión tarifaria. De esta manera, el Regulador contará con un instrumento que le permitirá actuar en caso la sostenibilidad de la concesión estuviera en peligro por causa de la evolución desfavorable de la demanda. Asimismo, dicho instrumento permitirá cautelar los derechos de los Usuarios de Servicios Aeroportuarios, en el caso de una evolución favorable de la demanda.

47. En este contexto, se solicitó la inclusión del numeral 9.1.6, en el proyecto de contrato de concesión, el mismo que establece lo siguiente:

"Cláusula 9.1.6

Revisión tarifaria

Las tarifas reajustadas según lo establecido en el numeral anterior serán revisadas por OSITRAN, siempre según los criterios, principios y metodologías regulatorias establecidas en el RETA y a las Normas Regulatorias del OSITRAN. Las tarifas revisadas entrarán en vigencia el 1 de enero del décimo tercer (13) año de la Concesión, a partir del inicio de la Etapa de Operación. Al año de su entrada en vigencia las tarifas revisadas se reajustarán de acuerdo con lo establecido en el numeral 9.1.4. Las revisiones tarifarias se producirán quinquenalmente hasta el final de la Concesión."

48. Sobre el particular, la Versión Final del Contrato de Concesión incorpora la cláusula 9.1.11 en relación al tema de la revisión tarifaria de la siguiente manera:

"Cláusula 9.1.1

Revisión Tarifaria

El mecanismo regulatorio de revisión tarifaria que se aplicará en el presente Contrato para los Servicios Aeroportuarios es el de "RPI - X" establecido en el RETA. Para tales efectos, será de aplicación la siguiente fórmula:

$$\text{Factor de Ajuste Anual de Tarifas Máximas} = \text{RPI} - X$$

Donde:

RPI: Ajuste anual por inflación de acuerdo a la fórmula establecida en el Numeral 9.1.4.

X: Variación anual promedio de la productividad calculada por el OSITRAN, de acuerdo a lo dispuesto en el RETA.

A partir del siguiente Año de la Concesión contado a partir del inicio de la Etapa de Operación, y hasta el primer cálculo del factor de productividad (X), las Tarifas Máximas se ajustarán anualmente únicamente por RPI, de acuerdo a la fórmula señalada en el numeral 9.1.4, siendo el factor de productividad (X) durante ese período igual a cero.

A partir del décimo sexto (16) Año contado a partir del inicio de la Etapa de Operación, el OSITRAN realizará la revisión tarifaria considerando el primer cálculo del factor de productividad (X).

Los siguientes cálculos del factor de productividad (X) se realizarán cada cinco (5) Años contados a partir del cálculo anterior, aplicando el mismo mecanismo antes descrito.

El cálculo del factor de productividad (X) será histórico o retrospectivo. Es decir, se utilizará información estadística y financiera anual que haya sido generada por el CONCESIONARIO hasta el Año de la Concesión anterior al que se inicia el proceso de revisión tarifaria.

Para realizar el cálculo del factor de productividad (X), no se considerará lo siguiente:

- El monto que por concepto de Cofinanciamiento reciba el CONCESIONARIO
- El Monto Anual de Reintegro que el CONCESIONARIO haya abonado al Fideicomiso por concepto de reintegro del Cofinanciamiento."

49. Como puede apreciarse, existen diferencias entre la propuesta realizada por estas Gerencias en el Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y la cláusula de revisión tarifaria incluida en la Versión Final del Contrato de Concesión (al 26 de febrero). Estas diferencias pueden resumirse en 2 aspectos: la metodología utilizada para la revisión tarifaria y la oportunidad de la primera revisión tarifaria.

50. En lo que se refiere a la metodología utilizada para la revisión tarifaria, la Versión Final del Contrato de Concesión (al 26 de febrero), plantea que ésta sea la regulación por incentivos, específicamente el mecanismo del RPI -X, donde RPI se define como el promedio ponderado de la inflación doméstica y la inflación de Estados Unidos, y el X es equivalente al factor de productividad.
51. El Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, por su parte, señaló que la revisión tarifaria debería realizarse en el marco del Reglamento General de Tarifas (RETA) y las Normas Regulatorias de OSITRAN. Sobre el particular, el Anexo 1 del RETA establece que una de las metodologías que el Regulador podrá utilizar en un procedimiento de revisión tarifaria es la regulación por incentivos, mediante el mecanismo del RPI - X. Por otro lado, la práctica regulatoria de OSITRAN respecto a las revisiones tarifarias en infraestructuras aeroportuarias autosostenibles (AIJCH de manera específica) indica que éstas se realizan mediante el mecanismo del RPI - X⁵.
52. En este contexto, estas Gerencias consideran que la precisión realizada en la Versión Final del Contrato de Concesión (al 26 de febrero), en relación a la metodología de revisión tarifaria a utilizarse, es consistente con el marco normativo vigente y la práctica regulatoria, por lo que no se tienen observaciones a la misma. Adicionalmente, esta precisión contribuirá a generar un mayor volumen de información para los postores en relación a las acciones que tomará el Regulador en materia tarifaria durante la etapa de explotación.
53. De la misma manera, se considera que la Versión Final del Contrato de Concesión (al 26 de febrero), establece también otros aspectos metodológicos que serán utilizados en los procedimientos de revisión tarifaria:
- El cálculo del factor de productividad será histórico o retrospectivo.
 - El cálculo del factor de productividad no incluirá el pago por cofinanciamiento que reciba el Concesionario.
 - El cálculo del factor de productividad no incluirá el monto anual del reintegro pagado por el Concesionario.
54. Es necesario mencionar que estos aspectos metodológicos no son ajenos a la práctica regulatoria de OSITRAN en infraestructuras aeroportuarias autosostenibles. En el caso del AIJCH, el factor de productividad se obtiene utilizando la productividad total de factores y el enfoque retrospectivo o histórico.
55. Por otro lado, la exclusión de los pagos por cofinanciamiento del cálculo del factor de productividad es correcta, en la medida en que no tiene sentido regular por incentivos una concesión cofinanciada, dado que el riesgo comercial es nulo. Por esta razón, la primera y subsiguientes revisiones tarifarias se realizarán durante la etapa de explotación, cuando la concesión pasa de cofinanciada a autosostenible.
56. Por último, excluir del cálculo del factor de productividad el reintegro pagado por el Concesionario es también consistente con la práctica regulatoria de OSITRAN en infraestructuras aeroportuarias autosostenibles. En el caso del cálculo del índice de insumos, uno de los criterios aplicados es considerar gastos efectivamente realizados en la producción de los servicios que provee la infraestructura. Claramente, el reintegro

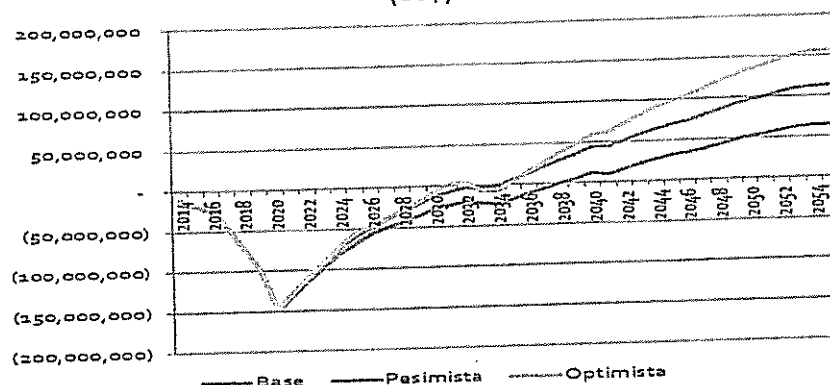
⁵ Debe recordarse que la primera revisión tarifaria se realizará durante la etapa de operación, cuando se extinguieron los mecanismos de cofinanciamiento.

pagado por el Concesionario no cumple con este criterio, dado que es meramente una transferencia al Estado.

57. En este contexto, estas Gerencias consideran que las precisiones realizadas en la Versión Final del Contrato de Concesión (al 26 de febrero), en relación a los aspectos metodológicos para el cálculo del factor de productividad, son consistentes con la práctica regulatoria, por lo que no se tienen observaciones a la misma. Adicionalmente, estas precisiones contribuirán a generar un mayor volumen de información para los postores en relación a las acciones que tomará el Regulador en materia tarifaria durante la etapa de explotación.
58. En relación con la oportunidad de la primera revisión tarifaria, mediante el Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN este Regulador solicitó que la primera revisión tarifaria se realizara el décimo tercer año contado a partir del inicio de la etapa de explotación. La Versión Final del Contrato de Concesión (al 26 de febrero), por su parte, establece que la primera revisión tarifaria se realizará el décimo sexto año contado a partir del inicio de la etapa de explotación.
59. Al respecto, es necesario señalar que este cambio fue justificado por PROINVERSIÓN en la posibilidad que la revisión tarifaria, en la oportunidad que estableció OSITRAN, genere una reducción de las tarifas reguladas y, como consecuencia de ello, una disminución del monto del reintegro que pagará el Concesionario, y que contribuirá a los fondos con los que se honrará la RPI (cuyo pago está pactado hasta el año 15 de la etapa de explotación).
60. Más allá de las razones presupuestales que podrían justificar este cambio, es necesario analizar los efectos regulatorios de la medida. Como se mencionó en el Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ, el objetivo de realizar la revisión tarifaria es verificar si se han producido desviaciones con respecto al escenario base, que ameriten que OSITRAN ejerza su función reguladora.
61. De esta manera, en el señalado informe se obtuvo el valor descontado acumulado de los flujos económicos de la parte no cofinanciada de la concesión, en cada uno de los escenarios planteados en el modelo económico financiero. El año de la etapa de explotación en que se realizaría la primera revisión tarifaria se determinó en función al momento en que este valor descontado acumulado sea equivalente a 0.
62. Considerando que la etapa de explotación se iniciaría en el año 2021, la primera revisión tarifaria debería realizarse aproximadamente en el año 2034 o el décimo tercer año desde iniciada la etapa de explotación (ver Gráfico N° 1).



Gráfico N° 1
Evolución del valor actual neto de la concesión (parte no cofinanciada)
(US\$)



63. Como se ha mencionado anteriormente, la Versión Final del Contrato de Concesión (al 26 de febrero), establece que la primera revisión tarifaria se realizará el décimo sexto año contado a partir del inicio de la etapa de explotación, es decir, durante el año 2037. Sobre el particular, si bien es cierto que en el año 2037 el valor descontado de los flujos económicos de la parte no cofinanciada de la concesión es mayor que 0, en el escenario base este valor no es significativamente positivo (US\$21 millones contra US\$112 millones en el año final de vigencia de la concesión).
64. En este contexto, los 3 años de retraso planteados por el contrato de concesión en relación a lo solicitado por OSITRAN en el Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ, no generarían cambios sustanciales en las condiciones bajo las cuales se realizaría la primera revisión tarifaria. Por el contrario, permitiría al Regulador un margen adicional para tomar una decisión con mayores elementos de información respecto a la revisión tarifaria.
65. Esta conclusión se ve reflejada también en el número de revisiones tarifarias que se realizarían con la propuesta de OSITRAN y con la redacción de la Versión Final del Contrato de Concesión (al 26 de febrero). En el primer caso, las revisiones se realizarían en los años 2034, 2039, 2044 y 2049; mientras que en el segundo caso se realizarían en los años 2037, 2042, 2047 y 2052. Como puede apreciarse, en ambos casos se realizarían 4 revisiones tarifarias.
66. De esta manera, estas Gerencias no presentan observaciones al cambio incluido en la Versión Final del Contrato de Concesión respecto de la oportunidad de la primera revisión tarifaria.

V.3. De las Facilidades Esenciales

67. Tal como se ha señalado anteriormente, de la revisión de la Versión Final del Contrato de Concesión, se aprecia que se han acogido las propuestas formuladas en el Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, en relación a la definición de Operaciones Secundarias, por lo corresponde emitir opinión favorable en relación a este aspecto.

V.4. De la Calidad del Servicio

V.4.1. Requisitos Técnicos Mínimos

68. De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, los parámetros y requisitos de calidad que el Concesionario deberá mantener durante la construcción y durante la vigencia de la Concesión, se encuentran detallados en los Apéndices 1, 2, 3 y 4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, y a su vez en la cláusula Sexta referida al mantenimiento de los bienes de la Concesión. Al respecto, en la Versión Final del Contrato de Concesión se realiza el siguiente cambio en la cláusula 6.9 referida al mantenimiento de los bienes concesión:

"6.9. Plazos de Subsanación

Sin perjuicio de las penalidades a que se haga pasible el CONCESIONARIO por incumplimiento de las obligaciones de Mantenimiento, el CONCESIONARIO será responsable por la corrección de los defectos que informe el CONCEDENTE o el OSITRAN, según corresponda. A efectos de subsanar las observaciones que se formulen respecto del incumplimiento de lo establecido en el Numeral 6.1 y siguientes del presente Contrato, OSITRAN definirá un plazo para efectos de la subsanación por parte del CONCESIONARIO, el cual deberá estar acorde con la naturaleza y complejidad de la observación."

[Lo subrayado es nuestro]



69. Sin embargo, mediante Oficio N° 39/2014/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12 recibido el 21.02.2014, PROINVERSION señala que se ha incurrido en un error material al momento de imprimir el documento, indicando que la cláusula 6.9 debe quedar redactada de la siguiente manera:

"6.9. Plazos de Subsanación

Sin perjuicio de las penalidades a que se haga pasible el CONCESIONARIO por incumplimiento de las obligaciones de Mantenimiento, el CONCESIONARIO será responsable por la corrección de los defectos que informe el CONCEDENTE (Aprobación del Programa de Mantenimiento Periódico y evaluaciones previstas en los numerales 6.2, 6.3 y 6.4) o el OSITRAN (Supervisión del Mantenimiento), según corresponda. A efectos de subsanar las observaciones que se formulen respecto del incumplimiento de lo establecido en el Numeral 6.1 y siguientes del presente Contrato, el CONCEDENTE u OSITRAN, según corresponda definirá un plazo para efectos de la subsanación por parte del CONCESIONARIO, el cual deberá estar acorde con la naturaleza y complejidad de la observación."

[Lo subrayado es nuestro]



70. Por lo antes expuesto, la Versión Final del Contrato de Concesión modifica la cláusula 6.9 conforme al siguiente detalle:

Versión Final del Contrato al 16.12.2013	Versión Final del Contrato de Concesión
CLÁUSULA SEXTA DEL MANTENIMIENTO DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN 6.9. Plazos de Subsanación <i>Sin perjuicio de las penalidades a que se haga pasible el CONCESIONARIO por incumplimiento de las obligaciones de Mantenimiento, el CONCESIONARIO será responsable por la corrección de los defectos que informe el OSITRAN. A efectos de subsanar las observaciones que se formulen respecto del incumplimiento de lo establecido en el Numeral 6.1 y siguientes del presente Contrato, OSITRAN le otorgará un plazo para subsanarlas, el cual deberá estar acorde con la naturaleza y complejidad de la observación.</i>	CLÁUSULA SEXTA DEL MANTENIMIENTO DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN 6.9. Plazos de Subsanación <i>Sin perjuicio de las penalidades a que se haga pasible el CONCESIONARIO por incumplimiento de las obligaciones de Mantenimiento, el CONCESIONARIO será responsable por la corrección de los defectos que informe el CONCEDENTE (Aprobación del Programa de Mantenimiento Periódico y evaluaciones previstas en los numerales 6.2, 6.3 y 6.4) o el OSITRAN (Supervisión del Mantenimiento), según corresponda. A efectos de subsanar las observaciones que se formulen respecto del incumplimiento de lo establecido en el Numeral 6.1 y siguientes del presente Contrato, el CONCEDENTE u OSITRAN, según corresponda definirá un plazo para efectos de la subsanación por parte del CONCESIONARIO, el cual deberá estar acorde con la naturaleza y complejidad de la observación.</i>

71. Al respecto, considerando que en la cláusula 6.9 se han precisado las competencias que tienen tanto el OSITRAN como la DGAC, este Regulador considera que la nueva redacción evita distintas interpretaciones o confusión de roles de ambas instituciones, una orientada a las actividades puramente de supervisión de mantenimiento de Bienes de la Concesión y cumplimiento de RTM durante la operación de la infraestructura, y otra vinculada a la revisión y aprobación de documentos de gestión, por lo cual no se emiten observaciones al respecto.

V.4.1.4 Nivel de Servicio IATA B

72. Otros de los Requisitos Técnicos Mínimos modificados en la Versión Final del Contrato de Concesión, es el referido al nivel de servicio IATA B.
73. Al respecto, la versión final del contrato de concesión remitida mediante el documento referido en el numeral 15 del presente informe, de fecha 19 de febrero de 2014, en el quinto párrafo del Apéndice 2 del Anexo 8 establecía lo siguiente:

"Anexo 8- Apéndice 2

Requisitos Técnicos Mínimos

Criterios de Diseño

El objeto del presente Apéndice es establecer los criterios básicos de diseño, las especificaciones técnicas y funcionales que han de regir los estudios técnicos y

proyectos constructivos para el AICC, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras como para la Etapa de Operación.

Las cantidades de equipamientos, instalaciones y materiales que se detallen en el presente Apéndice, se deberán considerar como mínimas, debiendo cumplir con las normas técnicas locales.

El CONCESIONARIO podrá tomar en consideración el estudio de preinversión a nivel de factibilidad, declarado viable por el MTC. Sin embargo, el CONCESIONARIO será el encargado del diseño de las infraestructuras aeroportuarias, para cuyo efecto deberá definir también los materiales que empleará, de acuerdo con lo especificado en el presente Apéndice.

Los criterios de diseño que a continuación se describirán, constituyen los lineamientos que deberá seguir el CONCESIONARIO para el diseño de toda infraestructura que se construya en el Área de la Concesión.

Los Requisitos Técnicos Mínimos han sido desarrollados en base al nivel de servicio B de acuerdo a la clasificación de IATA especificada en la novena edición del manual de referencia. En el supuesto que dicho organismo internacional modificara el sistema de niveles de servicio de los terminales de pasajeros, el CONCESIONARIO sólo deberá cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el presente Anexo."

[Lo subrayado es nuestro]

74. Sin embargo, mediante Oficio N° 39/2014/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12 recibido el 21 de febrero de 2014 y en la Versión Final del Contrato de Concesión de fecha 26 de febrero del presente año, PROINVERSION señala que se ha incurrido en un error material al momento de imprimir el documento, indicando que el quinto párrafo del Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión debe quedar redactado de la siguiente manera:

"Anexo 8- Apéndice 2

Requisitos Técnicos Mínimos

Criterios de Diseño

El objeto del presente Apéndice es establecer los criterios básicos de diseño, las especificaciones técnicas y funcionales que han de regir los estudios técnicos y proyectos constructivos para el AICC, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras como para la Etapa de Operación.

Las cantidades de equipamientos, instalaciones y materiales que se detallen en el presente Apéndice, se deberán considerar como mínimas, debiendo cumplir con las normas técnicas locales.

El CONCESIONARIO podrá tomar en consideración el estudio de preinversión a nivel de factibilidad, declarado viable por el MTC. Sin embargo, el CONCESIONARIO será el encargado del diseño de las infraestructuras aeroportuarias, para cuyo efecto



deberá definir también los materiales que empleará, de acuerdo con lo especificado en el presente Apéndice.

Los criterios de diseño que a continuación se describirán, constituyen los lineamientos que deberá seguir el CONCESIONARIO para el diseño de toda infraestructura que se construya en el Área de la Concesión.

Los Requisitos Técnicos Mínimos han sido desarrollados en base al nivel de servicio B de acuerdo a la clasificación de IATA especificada en la novena edición del Airport Development Reference Manual - ADRM. En el supuesto que dicho organismo internacional modificara el sistema de niveles de servicio de los terminales de pasajeros, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el presente Anexo, así como el nivel de servicio B de IATA de acuerdo a la novena edición del ADRM."

[Lo subrayado es nuestro]

75. Por lo tanto, el Apéndice 2 del Anexo 8 de la Versión Final del Contrato de Concesión ha sido modificado incluyendo un quinto párrafo, que contiene la siguiente redacción:

Versión Final del Contrato al 16.12.2013	Versión Final del Contrato de Concesión
Anexo 8- Apéndice 2 Requisitos Técnicos Mínimos Criterios de Diseño El objeto del presente Apéndice es establecer los criterios básicos de diseño, las especificaciones técnicas y funcionales que han de regir los estudios técnicos y proyectos constructivos para el AICC, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras como para la Etapa de Operación. Las cantidades de equipamientos, instalaciones y materiales que se detallen en el presente Apéndice, se deberán considerar como mínimas, debiendo cumplir con las normas técnicas locales. El CONCESIONARIO podrá tomar en consideración el estudio de preinversión a nivel de factibilidad, declarado viable por el MTC. Sin embargo, el CONCESIONARIO será el encargado del diseño de las infraestructuras aeroportuarias, para cuyo efecto deberá definir también los materiales que empleará, de acuerdo con lo especificado en el presente Apéndice. Los criterios de diseño que a continuación se describirán, constituyen los lineamientos que deberá seguir el CONCESIONARIO para el diseño de toda infraestructura que se construya en el Área de la Concesión.	Anexo 8- Apéndice 2 Requisitos Técnicos Mínimos Criterios de Diseño El objeto del presente Apéndice es establecer los criterios básicos de diseño, las especificaciones técnicas y funcionales que han de regir los estudios técnicos y proyectos constructivos para el AICC, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras como para la Etapa de Operación. Las cantidades de equipamientos, instalaciones y materiales que se detallen en el presente Apéndice, se deberán considerar como mínimas, debiendo cumplir con las normas técnicas locales. El CONCESIONARIO podrá tomar en consideración el estudio de preinversión a nivel de factibilidad, declarado viable por el MTC. Sin embargo, el CONCESIONARIO será el encargado del diseño de las infraestructuras aeroportuarias, para cuyo efecto deberá definir también los materiales que empleará, de acuerdo con lo especificado en el presente Apéndice. Los criterios de diseño que a continuación se describirán, constituyen los lineamientos que deberá seguir el CONCESIONARIO para el diseño de toda infraestructura que se construya en el Área de la Concesión. Los Requisitos Técnicos Mínimos han sido desarrollados en base al nivel de servicio B de acuerdo a la clasificación de IATA especificada en la novena edición del Airport Development Reference Manual - ADRM. En el supuesto que dicho organismo internacional modificara el sistema de niveles de servicio de los terminales de pasajeros, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el presente Anexo, así como el nivel de servicio B de IATA de acuerdo a la novena edición del ADRM.



76. Al respecto, es preciso señalar que en la novena edición del Airport Development Reference Manual - ADRM publicado por la IATA, se dispone que el nivel de servicio brindado a los usuarios de las terminales aeroportuarias es medido en un rango de valores que varían desde la letra A (excelente nivel de servicio) hasta la letra F (inaceptable nivel de servicio), siendo el mínimo nivel de servicio recomendado por la IATA el C, que significa buen nivel de servicio a costos razonables. La decisión de establecer un mínimo nivel de servicio en un determinado aeropuerto dependerá de las expectativas, características y comportamiento de los pasajeros así como los costos que representen su implementación.

77. En concordancia a lo antes señalado, en el Proyecto del Aeropuerto Internacional de Chichero - Cusco, PROINVERSIÓN determinó que el terminal de pasajeros deberá ser planificado e implementado conforme a los parámetros técnicos establecidos en nivel de servicio IATA B, al igual que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; ello a diferencia de lo exigido en los Contratos de Concesión del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias, que establece la exigencia para que el Concesionario implemente el terminal de pasajeros conforme a los parámetros del nivel de servicio IATA C, para aquellos aeropuertos con tráfico anual superior a 350,000 pasajeros.



78. Sin embargo, mediante comunicación remitida por la IATA con fecha 06 de febrero de 2014, ésta informó que la Novena Edición del Airport Development Reference Manual - ADRM será modificado, dando origen a la Décima Edición de referido manual, por lo que no será factible utilizar el nivel de servicio IATA B para el diseño e implementación de las terminal de pasajeros del AICC, toda vez que el rango de valores que iban desde la A hasta la F será reemplazado por un rango más amplio de tres etapas o tres colores.



79. Al respecto, considerando que debido a que la Décima Edición del Airport Development Reference Manual - ADRM será publicada a fines del mes de marzo del presente año y ante la afirmación realizada por la IATA en el sentido que no será factible utilizar el referido manual en concordancia al nivel de servicio IATA B, este Regulador transmitió a PROINVERSIÓN la necesidad de eliminar cualquier incertidumbre sobre la equivalencia del nivel de servicio IATA B con los colores que se establecerán en la Décima Versión del ADRM, ello a fin de determinar si se mantendrán los mismos parámetros de diseño para las distintas facilidades de la terminal de pasajeros durante la vigencia de la Contrato de Concesión.



80. La incertidumbre antes señalada, generaría dificultades en la interpretación y posibles retrasos durante la etapa de diseño y operación del edificio terminal, etapas en las que este Organismo Regulador deberá ejercer parte esencial de su Función Supervisora del cumplimiento de los niveles de calidad de servicio.

81. Como solución a la problemática planteada, PROINVERSIÓN propone incluir un párrafo en el Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión - Requisitos Técnicos Mínimos - Criterios de Diseño, en el cual se especifica que en caso la IATA modifique los niveles de servicio, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del contrato, así como el nivel de servicio IATA B de acuerdo a la novena edición del ADRM, actualmente vigente.

82. En dicho contexto, emitimos opinión favorable a la propuesta planteada por PROINVERSIÓN, toda vez que con ella se define cuáles serán los parámetros de diseño que deberá emplear el Concesionario para las etapas de diseño e implementación de la terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Chincheros, los mismos que se

encuentran detallados en el Apéndice 2 del Anexo 8 y que forman parte del total de Requisitos Técnicos Mínimos que el Concesionario deberá cumplir durante el periodo de la Concesión. En caso IATA publique una nueva edición del ADRM y modifique el rango de los niveles de servicio, este cambio no afectará la ejecución del Contrato de Concesión.

83. En ese sentido, PROINVERSIÓN ha modificado otros párrafos del Apéndice 2 del Anexo 8, los cuales detallamos a continuación:

Versión Final del Contrato al 16.12.2013	Versión Final del Contrato de Concesión
Anexo 8- Apéndice 2 Requisitos Técnicos Mínimos Criterios de Diseño <i>Fase 2 - En esta fase de la Etapa de Operación, el aeropuerto deberá contar con las infraestructuras y equipamientos adecuados y con la capacidad suficiente para atender una demanda de 5.7 millones de pasajeros anuales, que cumplan con los niveles y características detalladas en el presente Apéndice.</i> <i>Sin que necesariamente se amplíe el área superficial del terminal, se deberán incorporar nuevos elementos de procesamiento de pasajeros y equipajes en el terminal de pasajeros, a fin de que mantengan el nivel de servicio IATA "B".</i> <i>Asimismo, se deberá ampliar la capacidad de la central eléctrica, para que se atienda el incremento de tráfico.</i> (...) <i>La obligación del CONCESIONARIO de implementar la Fase 1 y la Fase 2 corresponde al cumplimiento de la tabla "Escala variable". Para tales efectos, el CONCESIONARIO deberá iniciar los estudios y la ejecución de las Obras con la debida anticipación a fin de cumplir en todo momento con el nivel de servicio IATA "B", la tabla "Escala variable", y en general con los Requisitos Técnicos Mínimos regulados en el presente Anexo.</i> (...) PARÁMETROS DE DIMENSIONAMIENTO MÍNIMO DEL TERMINAL (...) <i>Uno de los parámetros fundamentales en el servicio al pasajero es el denominado tiempo mínimo de facturación (MCIT en inglés), los tiempos definidos por IATA, que se toman como objetivo en la nueva terminal, se muestran a continuación:</i> - Corto recorrido – tráfico doméstico: 12 min - Largo recorrido – tráfico internacional: 12 min <i>El nivel de servicio prestado al pasajero está en</i>	Anexo 8- Apéndice 2 Requisitos Técnicos Mínimos Criterios de Diseño <i>Fase 2 - En esta fase de la Etapa de Operación, el aeropuerto deberá contar con las infraestructuras y equipamientos adecuados y con la capacidad suficiente para atender una demanda de 5.7 millones de pasajeros anuales, que cumplan con los niveles y características detalladas en el presente Apéndice.</i> <i>Sin que necesariamente se amplíe el área superficial del terminal, se deberán incorporar nuevos elementos de procesamiento de pasajeros y equipajes en el terminal de pasajeros, a fin de que mantengan el nivel de servicio IATA "B", y ampliar la capacidad de la central eléctrica, para que se atienda el incremento de tráfico.</i> (...) <i>La obligación del CONCESIONARIO de implementar la Fase 1 y la Fase 2 corresponde al cumplimiento de la tabla "Escala variable". Para tales efectos, el CONCESIONARIO deberá iniciar los estudios y la ejecución de las Obras con la debida anticipación a fin de cumplir en todo momento con el nivel de servicio IATA "B", la tabla "Escala variable", y en general con los Requisitos Técnicos Mínimos regulados en el presente Anexo.</i> (...) PARÁMETROS DE DIMENSIONAMIENTO MÍNIMO DEL TERMINAL (...) <i>El tiempo mínimo de facturación (MCIT en inglés) exigido, se muestra a continuación:</i> - Corto recorrido – tráfico doméstico: 12 min - Largo recorrido – tráfico internacional: 12 min

relación directa con su experiencia en el edificio terminal. Para cuantificarlo se definen unos parámetros del pasajero, referentes al espacio disponible en cada estancia, los recorridos mínimos requeridos, la calidad del servicio prestado por la compañía aérea y la oferta comercial disponible, la oferta cultural, etc.

De estos parámetros, los reconocidos y aceptados en la mayoría de los aeropuertos, son los estándares de espacio definidos por IATA. El área terminal del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero se debe dimensionar en base al estándar de nivel de servicio "B" de IATA. Para la aplicación de estos parámetros, en las dos fases de desarrollo consideradas, se ha tenido en cuenta en este caso especialmente, parámetros operativos como: el volumen y mezcla o perfil de tráfico y las condiciones de operación singulares del Aeropuerto.

A continuación, se ilustran los parámetros de espacios por pasajeros considerados según el nivel B de servicio IATA:

Subsistema de la terminal	Superficie por pasajero (m ²)
Área de colas de facturación (dom. - intl.)	1,4 - 1,9
Áreas de espera y circulación lado aire	1,7
Vestíbulo de salida lado tierra	2,5
Vestíbulo de llegadas lado tierra	2,3
Puertas de embarque:	
- Pasajero sentado	1,7
- Pasajero de pie	1,2
Áreas de recogida de equipajes (excluida la superficie ocupada por los hipódromos)	2,0
Filtros de seguridad	1,2
Controles de Emigración/Inmigración	1,2
Controles de Aduanas	1,5

Estándares de espacios mínimos para nivel de servicio B de la IATA

(...)

El área estimada por ocupante será de alrededor de 1,4 - 1,9 m², para doméstico e internacional respectivamente, con el nivel de servicio B. Se prevé que los pasajeros lleguen a la terminal a lo largo de un período de tiempo de unos 30 minutos, con lo que se estima el área para facturación de vuelo y el número de mostradores requeridos para acomodar la demanda. Se asume que los mostradores van a ser compartidos por las líneas aéreas para así optimizar el uso de las instalaciones. Si cada compañía aérea tuviera sus áreas exclusivas incrementaría mayor cantidad de mostradores. Aunque el valor de áreas será la recomendada por IATA.

(...)

Para nivel de servicio B, IATA recomienda disponer de 1,7 m² por persona en hora de diseño diseñado para la circulación de pasajeros de salida, diferenciado por pasajeros domésticos e internacionales. Asimismo, el para nivel de servicio B, el Manual ADRM de la IATA recomienda que en las salas de espera se use un promedio de 1,7 m² por pasajero sentado y 1,2 m² por persona

El nivel de servicio prestado al pasajero está en relación directa con su experiencia en el edificio terminal. Para cuantificarlo se definen unos parámetros del pasajero, referentes al espacio disponible en cada estancia, los recorridos mínimos requeridos, la calidad del servicio prestado por la compañía aérea y la oferta comercial disponible, la oferta cultural, etc.

El área terminal del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco se deberá dimensionar, en las dos fases de desarrollo consideradas, en base a los parámetros de espacios por pasajero que a continuación se detallan:

Subsistema de la terminal	Superficie por pasajero (m ²)
Área de colas de facturación (dom. - intl.)	1,4 - 1,9
Áreas de espera y circulación lado aire	1,7
Vestíbulo de salida lado tierra	2,5
Vestíbulo de llegadas lado tierra	2,3
Puertas de embarque:	
- Pasajero sentado	1,7
- Pasajero de pie	1,2
Áreas de recogida de equipajes (excluida la superficie ocupada por los hipódromos)	2,0
Filtros de seguridad	1,2
Controles de Emigración/Inmigración	1,2
Controles de Aduanas	1,5

Estándares de espacios mínimos

(...)

El área estimada por ocupante será de alrededor de 1,4 - 1,9 m², para doméstico e internacional respectivamente, con el nivel de servicio B. Se prevé que los pasajeros lleguen a la terminal a lo largo de un período de tiempo de unos 30 minutos, con lo que se estima el área para facturación de vuelo y el número de mostradores requeridos para acomodar la demanda. Se asume que los mostradores van a ser compartidos por las líneas aéreas para así optimizar el uso de las instalaciones. Si cada compañía aérea tuviera sus áreas exclusivas incrementaría mayor cantidad de mostradores. Aunque el valor de áreas será la recomendada por IATA.

(...)

Para nivel de servicio B, IATA recomienda disponer de 1,7 m² por persona en hora de diseño, diferenciando por pasajeros domésticos e internacionales. Asimismo, el para nivel de servicio B, el Manual ADRM de la IATA recomienda que en las salas de espera se deberá usar un promedio de



parada. El análisis supone que el 80% de los pasajeros de la hora diseño van a estar sentados mientras que el 20% restante estará de pie. Se pueden proponer en proyecto salas de espera comunes como también individuales para acomodar la demanda.

(...)

Los hipódromos, dependiendo del tipo de llegadas, son de un tamaño u otro. Según la IATA, para vuelos domésticos, los hipódromos tienen que tener una longitud de recogida entre 40 y 70 m, y los internacionales, una longitud de recogida de 70 m o mayor.

1.7 m2 por pasajero sentado y 1.2 m2 por persona parada. El análisis supone que el 80% de los pasajeros de la hora diseño van a estar sentados mientras que el 20% restante estará de pie. Se pueden proponer en proyecto salas de espera comunes como también individuales para acomodar la demanda.

(...)

Los hipódromos, dependiendo del tipo de llegadas, son de un tamaño u otro. Según la IATA Para vuelos domésticos, los hipódromos tienen que tener una longitud de recogida entre 40 y 70 m, y los internacionales, una longitud de recogida de 70 m o mayor.

84. Considerando que los cambios realizados en el Apéndice 2 del Anexo 8 tienen como finalidad eliminar la restricción de referenciar los criterios de diseño del terminal de pasajeros al nivel de servicio IATA B; y que en el Apéndice 2 del Anexo 8 ya se encuentran detallados cada uno de los parámetros de diseño, este Organismo Regulador considera que las modificaciones realizadas facilitarán la supervisión de los requisitos técnicos mínimos en sus distintas etapas, por lo que se emite opinión favorable al respecto.

85. Asimismo, en el Apéndice 2 del Anexo 8 se ha modificado la sección referida a la Estrategia de desarrollo del edificio de terminal:

Versión Final del Contrato al 16.12.2013

Anexo 8- Apéndice 2

Requisitos Técnicos Mínimos Criterios de Diseño

Estrategia de desarrollo del edificio terminal

En base a los requerimientos expuestos, a continuación se detalla una tabla en la que se muestra la distribución de áreas mínimas que deberá cumplir el edificio terminal:

Concepto	Asistente	Asistente	Asistente
Tráfico diseño (pasajero)	4.500.000	5.000.000	5.700.000
Pasajeros Hora de Diseño (PHD)	2.058	2.385	2.555
Pasajeros Domésticos en Hora de Diseño	1.558	1.714	1.916
Pasajeros Internacionales en Hora de Diseño	522	571	639
Superficie total técnica necesaria calculada (m²)	20.049	22.887	25.324
Superficie en espacios públicos necesaria calculada (IATA)	8.510	9.300	10.300
Superficie construida en la terminal propuesta (m²)		40.030	
Planta adriano		1.650	
Planta baja		12.950 (+2.240 en patio de carriles)	
Planta intermedia	7.710		
Planta planta	17.710		
Superficie UDI en espacios públicos del terminal (IATA)	14.000		

Superficies propuestas para el diseño arquitectónico

Estos son los parámetros clave que definen el dimensionado del edificio terminal, salvo excepciones de subsistemas muy concretos como por ejemplo la capacidad del aparcamiento de vehículos, son los parámetros hora punta (PHP / OHP) y hora diseño (PHD / OHD).

Versión Final del Contrato de Concesión

Anexo 8- Apéndice 2

Requisitos Técnicos Mínimos Criterios de Diseño

Estrategia de desarrollo del edificio terminal

~~En base a los requerimientos expuestos, a continuación se detalla una tabla en la que se muestra la distribución de áreas mínimas que deberá cumplir el edificio terminal:~~

Concepto	Asistente	Asistente	Asistente
Tráfico diseño (pasajero)	4.500.000	5.000.000	5.700.000
Pasajeros Hora de Diseño (PHD)	2.058	2.385	2.555
Pasajeros Domésticos en Hora de Diseño	1.558	1.714	1.916
Pasajeros Internacionales en Hora de Diseño	522	571	639
Superficie total técnica necesaria calculada (m²)	20.049	22.887	25.324
Superficie en espacios públicos necesaria calculada (IATA)	8.510	9.300	10.300
Superficie construida en la terminal propuesta (m²)		40.030	
Planta adriano		1.650	
Planta baja		12.950 (+2.240 en patio de carriles)	
Planta intermedia	7.710		
Planta planta	17.710		
Superficie UDI en espacios públicos del terminal (IATA)	14.000		

Superficies propuestas para el diseño arquitectónico

~~Estos son los parámetros clave que definen el dimensionado del edificio terminal, salvo excepciones de subsistemas muy concretos como por ejemplo la capacidad del aparcamiento de vehículos, son los parámetros hora punta (PHP / OHP) y hora diseño (PHD / OHD).~~

Por esta razón, las necesidades de espacio para la terminal de pasajeros, calculadas para cada una de las diferentes fases consideradas en este documento, sufren tan solo pequeños incrementos a lo largo de todo el periodo de concesión, bajo la hipótesis de saturación turística de la región a partir de determinado año. Por lo cual se propone un desarrollo en base a una única terminal para las tres fases, con gran flexibilidad y fácil capacidad de crecimiento, en cada uno de sus subsistemas, de modo pueda acomodarse fácilmente a cualquier situación, prevista o no inicialmente, afectando mínimamente a la operación normal del terminal.

No se prevén ampliaciones intermedias de gran calado, que tendrían una afección importante a la operatividad del terminal durante su explotación. No obstante, las inversiones en la terminal para llegar al escenario final se han de programar en el inicio del periodo de concesión. La dimensión de las actuaciones que se requerirían en caso un ajuste más próximo de la capacidad a la demanda, para conseguir unos niveles de servicio óptimos en cada momento, así como la incertidumbre de la precisión en las previsiones de demanda a tan largo plazo, se consideran las dos razones esenciales para programar esta única terminal para todos los escenarios, dotándola de la flexibilidad y facilidad de crecimiento mencionada.

El diseño de terminal propuesto por el concesionario ha de poder garantizar en todo caso un nivel de servicio B según la IATA para todas las áreas funcionales (de tratamiento de flujos de pasajeros y maletas) durante toda la vida de la concesión.

Se propone un estrategia de desarrollo del terminal de pasajeros, basado en un único terminal para tanto para la Apertura como para las Fases 1 y 2, cuyo diseño deberá presentar gran flexibilidad y fácil capacidad de crecimiento, en cada uno de sus subsistemas, de modo pueda acomodarse fácilmente a cualquier situación, prevista o no inicialmente, afectando mínimamente a la operación normal del terminal. Sin embargo, esto dependerá de los niveles reales de demanda y el cumplimiento de los presentes Requisitos Técnicos Mínimos por parte del CONCESIONARIO.

No se prevén ampliaciones intermedias relevantes, que tendrían una afección importante a la operatividad del terminal durante su explotación. No obstante, las inversiones en la terminal para llegar al escenario final se han de programar en el inicio del periodo de concesión, lo cual se consignará en el Plan Maestro de Desarrollo respectivo. La dimensión de las actuaciones que se requerirían en caso un ajuste más próximo de la capacidad a la demanda, para conseguir unos niveles de servicio óptimos en cada momento, así como la incertidumbre de la precisión en las previsiones de demanda a tan largo plazo, se consideran las dos razones esenciales para programar esta única terminal para todos los escenarios, dotándola de la flexibilidad y facilidad de crecimiento mencionada.

~~El diseño de terminal propuesto por el concesionario ha de poder garantizar en todo caso un nivel de servicio B según la IATA para todas las áreas funcionales (de tratamiento de flujos de pasajeros y maletas) durante toda la vida de la concesión.~~

86. Al respecto, se informa que la sección en mención se refiere a pautas generales que deberá tener en cuenta el Concesionario para el desarrollo arquitectónico del edificio terminal en sus diferentes etapas. Los cambios realizados son los siguientes:

- i. Se ha eliminado el cuadro con las áreas propuestas para el diseño arquitectónico del terminal de pasajeros
- ii. Se ha especificado que tanto para la Apertura como para las Fases 1 y 2, el diseño deberá presentar gran flexibilidad y fácil capacidad de crecimiento, en cada uno de sus subsistemas, de modo que pueda acomodarse fácilmente a cualquier situación, afectando mínimamente la operación normal del terminal.
- iii. Las inversiones que se programen realizar en el edificio terminal deberán consignarse en el Plan Maestro respectivo.

87. Con relación a las modificaciones citadas en los literales i) y ii), debemos señalar que en el Apéndice 1 del Anexo de la Versión Final del Contrato de Concesión, se establece un área para el edificio terminal de 40,000 m2. Asimismo en el Apéndice 2 del Anexo 8 ya se encuentran señalados los parámetros de diseño que deberá considerar el Concesionario para el diseño de cada una de las instalaciones del edificio terminal en sus



distintas etapas, por lo que consideramos que el cambio realizado no afectará la calidad del servicio, emitiendo opinión favorable al respecto.

88. Con relación al cambio del literal iii), referido a las inversiones que se programen para el Edificio Terminal y que estas necesariamente deban estar consignadas en el Plan Maestro, este Regulador considera que dicho planteamiento resulta técnicamente razonable, debido a que toda infraestructura debe estar previamente planificada en función de una demanda, para luego recién programar las inversiones. Conforme a lo antes señalado, este Regulador emite opinión favorable respecto a la modificación planteada.
89. Entre otras de las modificaciones realizadas en la Versión Final del Contrato de Concesión del AICC referidas al Nivel de Servicio IATA B, se encuentran las establecidas en la cláusula 8.3.1.2:

Versión Final del Contrato al 16.12.2013	Versión Final del Contrato de Concesión
8.3.1.2 Estudios Definitivo de Ingeniería (EDI) <i>Para la ejecución de las Obras según Demanda, el CONCESIONARIO deberá presentar un EDI que deberá ser aprobado por el CONCEDENTE, previa opinión del OSITRAN. Dicho EDI se deberá elaborar tomando como base el Anexo 8, el Plan Maestro de Desarrollo y el Plan de Inversiones en Equipamiento.</i> <i>El CONCESIONARIO deberá presentar los EDI de las Obras según Demanda con la debida anticipación, a efectos de cumplir con lo establecido en el Anexo 8 y satisfacer los requerimientos de demanda del Aeropuerto. En ese sentido, en caso de existir diferencias entre las Obras necesarias para cumplir con el nivel de servicio IATA B y las Obras previstas de acuerdo a la tabla "Escala variable" del Apéndice 2 del Anexo 8, el CONCESIONARIO deberá cumplir el requisito más restrictivo a modo de dar cumplimiento a ambos. En los últimos cuatro (04) Años de la Concesión, el CONCESIONARIO no se encuentra obligado a cumplir con la tabla "Escala variable" antes mencionada, pero sí con los demás requisitos establecidos en el Anexo 8</i>	8.3.1.2 Estudios Definitivo de Ingeniería (EDI) <i>Para la ejecución de las Obras según Demanda, el CONCESIONARIO deberá presentar un EDI que deberá ser aprobado por el CONCEDENTE, previa opinión del OSITRAN. Dicho EDI se deberá elaborar tomando como base el Anexo 8, el Plan Maestro de Desarrollo y el Plan de Inversiones en Equipamiento.</i> <i>El CONCESIONARIO deberá presentar los EDI de las Obras según Demanda con la debida anticipación, a efectos de cumplir con lo establecido en el Anexo 8 y satisfacer los requerimientos de demanda del Aeropuerto. En ese sentido, en caso de existir diferencias entre las Obras necesarias para cumplir con el nivel de servicio IATA B y las Obras previstas de acuerdo a la tabla "Escala variable" del Apéndice 2 del Anexo 8, el CONCESIONARIO deberá cumplir el requisito más restrictivo a modo de dar cumplimiento a ambos. En los últimos cuatro (04) Años de la Concesión, el CONCESIONARIO no se encuentra obligado a cumplir con la tabla "Escala variable" antes mencionada, pero sí con los demás requisitos establecidos en el Anexo 8.</i>

90. Sobre el particular, debemos señalar que el Apéndice 2 del Anexo 8 incluye una tabla denominada "Escala variable" para el desarrollo del Terminal de Pasajeros y la plataforma de estacionamiento de aeronaves, en dicha tabla se establece la obligación de ampliar el área del edificio terminal y el número de posiciones en plataforma de aeronaves en función al incremento del número de pasajeros, definiéndose 10 etapas de desarrollo, tal como se detalla a continuación:

AREA DEL TERMINAL (m ²)	POSICIONES DE AERONAVES	TOTAL DE PASAJEROS (Millones)
40,000	11C + 2 E ⁽¹⁾ 14 A + 2 helicópteros	3.3
40,000	19C + 3E ⁽²⁾	4.5

	14 A + 2 helicopters	
40,000	19C + 3E ⁽²⁾ 14 A + 2 helicopters	5.0
40,000	19C + 3E ⁽²⁾ 14 A + 2 helicópteros	5.7
45,000	22C + 3E ⁽²⁾ 14 A + 2 helicópteros	6.5
50,000	24C + 3E ⁽²⁾ 14 A + 2 helicópteros	7.0
55,000	26C + 3E ⁽²⁾ 14 A + 2 helicópteros	7.7
60,000	28C + 3E ⁽²⁾ 14 A + 2 helicópteros	8.4
65,000	30C + 4E ⁽³⁾ 14 A + 2 helicópteros	9.0
70,000	32C + 4E ⁽³⁾ 14 A + 2 helicópteros	10.0



91. En la Versión Final del Contrato de Concesión, presentada el 16.12.2013, se especificaba que "en caso de existir diferencias entre las Obras necesarias para cumplir con el nivel de servicio IATA B y las Obras previstas de acuerdo a la tabla de "Escala Variable" del Apéndice 2 del Anexo 8, el CONCESIONARIO deberá cumplir el requisito más restrictivo a modo de dar cumplimiento a ambos".
92. Sin embargo, considerando que en la cláusula 8.3.1.2 ya se encuentra especificada la obligación del Concesionario de cumplir con los requisitos técnicos mínimos del Anexo 8, el cumplimiento del Nivel de Servicio IATA B así como la Tabla de Escala Variable, encontramos procedente la modificación efectuada en razón que no se afectara el nivel de servicio previsto.
93. En consecuencia, OSITRAN considera que los modificaciones realizadas en el Apéndice 2 del Anexo 8 y a la cláusula 8.3.1.2, elimina la incertidumbre sobre la aplicación de los niveles de servicio IATA en base a una distinta clasificación que recogerá la Décima Edición del referido manual (por colores).
94. Por lo antes señalado, este Regulador considera que los aspectos sobre la calidad de servicio, establecidos en la Versión Final del Contrato de Concesión contribuirían a una adecuada y efectiva supervisión de las obligaciones del Concesionario durante las etapas de ejecución y operación, por lo que no se emite observaciones al respecto.

V.5. Otros temas relevantes

V.5.1. Calidades recomendadas para el diseño del terminal

95. En la Versión Final de Contrato de Concesión, se ha modificado el Apéndice 2 del Anexo 8, en lo referido a las calidades recomendadas para el diseño del edificio terminal:

Versión Final del Contrato al 16.12.2013

Calidades recomendadas para el diseño del terminal

En este apartado se definen de forma orientativa el nivel de calidad mínimo de los acabados de cada una de las zonas principales que conforman el edificio Terminal.

El proyecto deberá tener en cuenta los siguientes parámetros a la hora de definir cada uno de los sistemas constructivos y materiales, justificando las alternativas propuestas desde un punto de vista tanto arquitectónico como de la disponibilidad material de la zona, un nivel de mantenimiento bajo, la sostenibilidad de su utilización y las normativas locales.

Vestíbulo, zona de facturación y salas de recogida de equipajes

Diseño representativo, amplitud de espacios, materiales nobles, mayor altura de techos, luminosidad natural

Mostradores de recepción y de facturación en materiales nobles

Cuarto de centralización instalaciones anexo. En él se instalará el control de instalaciones y vigilancia del edificio. Entre otras se ubicarán las siguientes instalaciones:

Monitores CCTV y centralita anti intrusión

Gestión Centralizada de instalaciones eléctricas y Aire Acondicionado

Control de ascensores y escaleras

Cuadros eléctricos de zonas exteriores

Accesos independientes para llegadas y salidas por medio de puertas giratorias de gran formato, en vidrio, automáticas y antibloqueo

Aseos para usuarios, aseo independiente para discapacitados, con todos los accesorios requeridos por normativa

Zócalos de protección anti golpeo de carritos en todos los paramentos verticales

Los muros principales de piedra natural y hormigón armado visto. Los tabiques secundarios podrán ser de fábrica de ladrillo o cartón yeso revestidos con acabados nobles tipo aplacado de piedra, vidrio laminar coloreado o paneles de madera vista

La parte inferior de los muros, en general, será vidriada transparente para permitir una gran conexión visual interior-exterior

Pavimentos y rodapiés en piedra natural

En salas técnicas, suelo técnico acabado en losetas de terrazo, piedra natural o artificial.

Los techos irán parcialmente revestidos con tratamientos acústicos y parcialmente vistos, tratando la estructura de forma que su aspecto sea adecuado a la representatividad del espacio

Iluminación artificial representativa, según diseño

Los techos de la zona en altura simple (por ejemplo en las zonas de facturación o salas de control), el falso techo será registrable para el paso de instalaciones, con subestructura oculta y calada, material noble tipo listones de madera o rejillas metálicas. En salas técnicas, falso techo de fibras minerales o placas de cartón yeso

Versión Final del Contrato de Concesión

Calidades recomendadas para el diseño del terminal

En este apartado se definen de forma orientativa el nivel de calidad mínimo de los acabados de cada una de las zonas principales que conforman el edificio Terminal.

El proyecto deberá tener en cuenta los siguientes parámetros a la hora de definir cada uno de los sistemas constructivos y materiales, justificando las alternativas propuestas desde un punto de vista tanto arquitectónico como de la disponibilidad material de la zona, un nivel de mantenimiento bajo, la sostenibilidad de su utilización y las normativas locales.

Vestíbulo, zona de facturación y salas de recogida de equipajes

Diseño representativo, amplitud de espacios, materiales nobles, mayor altura de techos, luminosidad natural

Mostradores de recepción y de facturación en materiales nobles

Cuarto de centralización instalaciones anexo. En él se instalará el control de instalaciones y vigilancia del edificio. Entre otras se ubicarán las siguientes instalaciones:

Monitores CCTV y centralita anti intrusión

Gestión Centralizada de instalaciones eléctricas y Aire Acondicionado

Control de ascensores y escaleras

Cuadros eléctricos de zonas exteriores

Accesos independientes para llegadas y salidas por medio de puertas giratorias de gran formato, en vidrio, automáticas y antibloqueo

Aseos para usuarios, aseo independiente para discapacitados, con todos los accesorios requeridos por normativa

Zócalos de protección anti golpeo de carritos en todos los paramentos verticales

Los muros principales de piedra natural y hormigón armado visto. Los tabiques secundarios podrán ser de fábrica de ladrillo o cartón yeso revestidos con acabados nobles tipo aplacado de piedra, vidrio laminar coloreado o paneles de madera vista

La parte inferior de los muros, en general, será vidriada transparente para permitir una gran conexión visual interior-exterior

Pavimentos y rodapiés en piedra natural

En salas técnicas, suelo técnico acabado en losetas de terrazo, piedra natural o artificial.

Los techos irán parcialmente revestidos con tratamientos acústicos y parcialmente vistos, tratando la estructura de forma que su aspecto sea adecuado a la representatividad del espacio

Iluminación artificial representativa, según diseño
Los techos de la zona en altura simple (por ejemplo en las zonas de facturación o salas de control), el falso techo será registrable para el paso de instalaciones, con subestructura oculta y calada, material noble tipo listones de madera o rejillas metálicas. En salas técnicas, falso techo de



Puertas de compartimentación de sectores de incendio en chapa de acero pintado
Bocas de incendio empotradas y extintores en hornacinas empotradas
Cámaras CCTV controlando la totalidad de las zonas públicas
Señalética de diseño para evacuación, direccional aseos, ascensores, extintores, BIES, indicadores de planta, según criterios locales
Tuberías para extracción de humos en previsión de que parte de la planta baja pueda ser un restaurante

Área comercial

Los acabados de las zonas de circulación del área comercial, así como las salas de espera de pre-embarque y de recogida de equipajes tendrán el mismo acabado y calidades que las áreas públicas del vestíbulo principal.

Se entregarán los locales diáfanos con cerramientos de fachada interior y exterior, recrecidos, con acometidas, con las instalaciones de Detección y Extinción de incendios que requiera la Normativa y sin pavimento, falso techo, ni revestimientos.

Fachadas

Las fachadas principales de la nueva 2) del aeropuerto de Chinchero están formadas por los muros que forman las bandas de programa funcional. Estos muros, como se explica en el primer apartado, están formados genéricamente por combinaciones de piedra natural y hormigón armado con áridos en los mismos tonos en la parte superior y fachada vidriada en la zona más baja.

Carpinterías de muro cortina acristalado doble con cámara, de forjado a viga de soporte de los muros pétreos, en las zonas inferiores

Muros superiores de piedra natural soportados por estructura de hormigón armado

El sistema podrá llevar una segunda piel de protección solar

En zonas de visión el vidrio tendrá un bajo factor solar y un alto factor de transmisión luminosa

Todos los elementos de acero serán lacados. Se alternarán partes ciegas con zonas de vidrio con acabados exteriores integrados con el edificio. Se dejarán las puertas exteriores necesarias para evacuación.

Cubiertas planas invertidas ajardinadas. Cubierta plana invertida acabada con tierra vegetal y plantación de especies locales de bajo mantenimiento. Previsión de placas ligeras según Normativa. La maquinaria se ubicará sobre bancadas y será oculta incluso desde al aire

Estructura de cubierta reticular de gran formato, vista, de hormigón in situ coloreado. Lucernarios formados por elementos acristalados verticales, doble acristalamiento con cámara, carpinterías de acero lacado

Escaleras y Vestíbulo de Escaleras

El ancho será el requerido por evacuación, ídem consideración en descansillos, según Normativa.

~~fibras minerales o placas de cortón-yeso~~

~~Puertas de compartimentación de sectores de incendio en chapa de acero pintado~~

~~Bocas de incendio empotradas y extintores en hornacinas empotradas~~

~~Cámaras CCTV controlando la totalidad de las zonas públicas~~

~~Señalética de diseño para evacuación, direccional aseos, ascensores, extintores, BIES, indicadores de planta, según criterios locales~~

~~Tuberías para extracción de humos en previsión de que parte de la planta baja pueda ser un restaurante~~

Área comercial

~~Los acabados de las zonas de circulación del área comercial, así como las salas de espera de pre-embarque y de recogida de equipajes tendrán el mismo acabado y calidades que las áreas públicas del vestíbulo principal.~~

~~Se entregarán los locales diáfanos con cerramientos de fachada interior y exterior, recrecidos, con acometidas, con las instalaciones de Detección y Extinción de incendios que requiera la Normativa y sin pavimento, falso techo, ni revestimientos.~~

Fachadas

~~Las fachadas principales de la nueva 2) del aeropuerto de Chinchero están formadas por los muros que forman las bandas de programa funcional. Estos muros, como se explica en el primer apartado, están formados genéricamente por combinaciones de piedra natural y hormigón armado con áridos en los mismos tonos en la parte superior y fachada vidriada en la zona más baja.~~

~~Carpinterías de muro cortina acristalado doble con cámara, de forjado a viga de soporte de los muros pétreos, en las zonas inferiores~~

~~Muros superiores de piedra natural soportados por estructura de hormigón armado~~

~~El sistema podrá llevar una segunda piel de protección solar~~

~~En zonas de visión el vidrio tendrá un bajo factor solar y un alto factor de transmisión luminosa~~

~~Todos los elementos de acero serán lacados. Se alternarán partes ciegas con zonas de vidrio con acabados exteriores integrados con el edificio. Se dejarán las puertas exteriores necesarias para evacuación.~~

~~Cubiertas planas invertidas ajardinadas. Cubierta plana invertida acabada con tierra vegetal y plantación de especies locales de bajo mantenimiento. Previsión de placas ligeras según Normativa. La maquinaria se ubicará sobre bancadas y será oculta incluso desde al aire~~

~~Estructura de cubierta reticular de gran formato, vista, de hormigón in situ coloreado. Lucernarios formados por elementos acristalados verticales, doble acristalamiento con cámara, carpinterías de acero lacado~~



Acabados

En las escaleras públicas abiertas, pavimentos y rodapiés de piedra natural acorde con los vestíbulos de planta

En resto de escaleras, pavimentos y rodapiés de terrazo pulido con tratamiento antideslizante

Paredes, techos y zancas de escalera enyesados y pintura plástica

En escaleras, barandillas no escalables, de acero pintado o chapa perforada

Todas las barandillas serán resistentes y adecuadamente ancladas a la estructura

Los pasamanos, cuando sean necesarios, con acabados análogos a las barandillas

Puertas

De chapa de acero homologadas. Cercos telescópicos. Muelles cierrapuertas

Barras anti-pánico en sentido evacuación cuando lo precise por Normativa

Contacto magnético, conectado a centralito intrusión en puertas al exterior

Servicios higiénicos

Un conjunto de aseos (caballeros/señoras) por zona independiente: vestíbulo de salidas y llegadas, salas de espera embarque, salas de llegadas, etc. según documentación gráfica

Aseos de minusválidos en cada conjunto, según Normativa

Pavimento y rodapiés de piedra natural, terrazo continuo o en losetas, o gres porcelánico, según diseño

Las paredes, donde no exista tabiques de cartón yeso hidrófugo, enfoscado maestreado previo de las paredes de ladrillo

Alicatado de gres porcelánico, losetas de terrazo micrograno o aplacado de piedra natural

Falso techo de placas de cartón yeso hidrófugo pintado. Cuando sea necesario para las instalaciones se colocará falso techo registrable metálico

Sanitarios y griterías

Encimera corrida baja de piedra natural o material equivalente en calidad, si el diseño lo requiere

Grifería temporizada cromada. Únicamente agua fría, excepto requerido por Normativa. Sifones cromados

Inodoros y urinarios en porcelana vitrificada suspendidos

Accesorios de baño en acero inoxidable

Otros

Puertas de madera chapadas o pintadas, con amaestramiento. Muelles cierrapuertas

Mamparas de acero inoxidable o tableros de alta densidad en color, cerrajería de acero inoxidable

Espejos sobre encimera de lavabos

Alumbrado general de aseos

Extracción general de aseos

Señalética informativa de diseño

Paredes de ladrillo, acabado alicatado cerámico hasta falso techo, instalaciones de fontanería

Escaleras y Vestíbulo de Escaleras

~~El ancho será el requerido por evacuación, ídem consideración en descansillos, según Normativa.~~

Acabados

~~En las escaleras públicas abiertas, pavimentos y rodapiés de piedra natural acorde con los vestíbulos de planta~~

~~En resto de escaleras, pavimentos y rodapiés de terrazo pulido con tratamiento antideslizante~~

~~Paredes, techos y zancas de escalera enyesados y pintura plástica~~

~~En escaleras, barandillas no escalables, de acero pintado o chapa perforada~~

~~Todas las barandillas serán resistentes y adecuadamente ancladas a la estructura~~

~~Los pasamanos, cuando sean necesarios, con acabados análogos a las barandillas~~

Puertas

~~De chapa de acero homologadas. Cercos telescópicos. Muelles cierrapuertas~~

~~Barras anti-pánico en sentido evacuación cuando lo precise por Normativa~~

~~Contacto magnético, conectado a centralito intrusión en puertas al exterior~~

Servicios higiénicos

~~Un conjunto de aseos (caballeros/señoras) por zona independiente: vestíbulo de salidas y llegadas, salas de espera embarque, salas de llegadas, etc. según documentación gráfica~~

~~Aseos de minusválidos en cada conjunto, según Normativa~~

~~Pavimento y rodapiés de piedra natural, terrazo continuo o en losetas, o gres porcelánico, según diseño~~

~~Las paredes, donde no exista tabiques de cartón yeso hidrófugo, enfoscado maestreado previo de las paredes de ladrillo~~

~~Alicatado de gres porcelánico, losetas de terrazo micrograno o aplacado de piedra natural~~

~~Falso techo de placas de cartón yeso hidrófugo pintado. Cuando sea necesario para las instalaciones se colocará falso techo registrable metálico~~

Sanitarios y griterías

~~Encimera corrida baja de piedra natural o material equivalente en calidad, si el diseño lo requiere~~

~~Grifería temporizada cromada. Únicamente agua fría, excepto requerido por Normativa. Sifones cromados~~

~~Inodoros y urinarios en porcelana vitrificada suspendidos~~

~~Accesorios de baño en acero inoxidable~~

Otros

~~Puertas de madera chapadas o pintadas, con amaestramiento. Muelles cierrapuertas~~

~~Mamparas de acero inoxidable o tableros de alta densidad en color, cerrajería de acero inoxidable~~



empotradas

Oficinas, centros operativos, de gestión y áreas de control

Fachadas a patios de iluminación y ventilación luminosas, tipo muro cortina o ventanales corridos en todo el perímetro

La altura de planta de falso suelo a falso techo será entre 2,85 m y 3,00 m libres, de 15 cm a 20 cm de falso suelo, y 50 cm de falso techo

Los pavimentos, de falso suelo formado por bandejas sobreelevadas de 60 cm x 60 cm de aglomerado de alta densidad encapsulado de acero galvanizado, acabado con moqueta, y patas regulables pegadas al forjado. El forjado con acabado superficial pulido con helicóptero y pintura antipolvo

La tabiquería, constituida por mamparas de vidrio a pasillos y de cartón yeso entre despachos, con aislamiento acústico según Normativa. Cerrajerías de acero inoxidable.

Pintura plástica sobre trasdosado de cartón yeso en cerramientos.

Tabiquería a cuartos técnicos de cartón yeso o ladrillo enfoscado o trasdosado con cartón yeso

El falso techo metálico acústico registrable microperforado, lacado, de 60cm x 60cm, con perfilera oculta y cortinero de placas de cartón yeso en todo el perímetro

Cuartos técnicos

Las instalaciones de Telecomunicaciones, Control, Incendios, Seguridad y CCTV, Circuitos refrigerantes de climatización, serán registrables

Todas las instalaciones al atravesar los patinillos llevarán sellados según Normativa de protección contra incendios

Los pavimentos serán de tramex galvanizado en patios y pavimento de hormigón fratasado y pintado en cuartos técnicos

Las paredes, sobre muros de hormigón, aplicación de pintura plástica, y sobre muros de obra, enyesado y pintado para cumplimiento de la sectorización contra incendios.

~~Espejos sobre encimera de lavabos~~

~~Alumbrado general de aseos~~

~~Extracción general de aseos~~

~~Señalética informativa de diseño~~

~~Paredes de ladrillo, acabado alcatado cerámico hasta falso techo, instalaciones de fontanería empotradas~~

~~Oficinas, centros operativos, de gestión y áreas de control~~

~~Fachadas a patios de iluminación y ventilación luminosas, tipo muro cortina o ventanales corridos en todo el perímetro~~

~~La altura de planta de falso suelo a falso techo será entre 2,85 m y 3,00 m libres, de 15 cm a 20 cm de falso suelo, y 50 cm de falso techo~~

~~Los pavimentos, de falso suelo formado por bandejas sobreelevadas de 60 cm x 60 cm de aglomerado de alta densidad encapsulado de acero galvanizado, acabado con moqueta, y patas regulables pegadas al forjado. El forjado con acabado superficial pulido con helicóptero y pintura antipolvo~~

~~La tabiquería, constituida por mamparas de vidrio a pasillos y de cartón yeso entre despachos, con aislamiento acústico según Normativa. Cerrajerías de acero inoxidable.~~

~~Pintura plástica sobre trasdosado de cartón yeso en cerramientos.~~

~~Tabiquería a cuartos técnicos de cartón yeso o ladrillo enfoscado o trasdosado con cartón yeso~~

~~El falso techo metálico acústico registrable microperforado, lacado, de 60cm x 60cm, con perfilera oculta y cortinero de placas de cartón yeso en todo el perímetro~~

~~Cuartos técnicos~~

~~Las instalaciones de Telecomunicaciones, Control, Incendios, Seguridad y CCTV, Circuitos refrigerantes de climatización, serán registrables~~

~~Todas las instalaciones al atravesar los patinillos llevarán sellados según Normativa de protección contra incendios~~

~~Los pavimentos serán de tramex galvanizado en patios y pavimento de hormigón fratasado y pintado en cuartos técnicos~~

~~Las paredes, sobre muros de hormigón, aplicación de pintura plástica, y sobre muros de obra, enyesado y pintado para cumplimiento de la sectorización contra incendios.~~



96. En la Versión Final del Contrato de Concesión se ha eliminado la sección referida a calidades recomendadas para el diseño del terminal, los cuales representan especificaciones de carácter bastante general sobre determinados elementos del edificio terminal.
97. Al respecto, debemos precisar que dichas especificaciones se encuentran reguladas en el Reglamento Nacional de Edificaciones, de cumplimiento obligatorio por parte del Concesionario, y a su vez en el Estudio de Factibilidad Declarado Viable se han definido el tipo de material, características y costos unitarios de los acabados del edificio

terminal, por lo que su implementación serán supervisados por este Organismo en la etapa de revisión y emisión de opinión del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI).

Por tal motivo, consideramos que su eliminación corresponde a un cambio de forma, más no de fondo, por lo que no presentamos observaciones al respecto.

V.5.1. Afectación a Terrenos Advacentes

98. En la Versión Final de Contrato de Concesión, la cláusula 10.1.12 quedó redactada de la siguiente manera:

Propuesta de OSITRAN	Versión Final del Contrato de Concesión
10.1.12 El CONCEDENTE garantiza que, en caso se requieran áreas adicionales (vías de acceso, áreas necesarias para la construcción y puesta en operación del aeropuerto u otras áreas que impliquen reasentamiento de población) necesarias para la ejecución o explotación de las Obras identificadas en el respectivo EDI aprobado y/o que resulten necesarias para el cumplimiento de los Estándares Básicos, adquirirá dichas áreas en el más breve plazo, de tal forma que no se afecte el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO. Las áreas adicionales referidas en el párrafo anterior, también incluyen aquellas áreas señaladas en el estudio de factibilidad denominadas como "Áreas Susceptibles de ser incorporadas al Área Patrimonial" las cuales deberán ser ratificadas en el EDI aprobado y entregadas al Concesionario dentro de la Sub Etapa 1 – Obras de Movimiento de Tierras y en la fecha que se requiera según Calendario de Avance de Obra del EDI aprobado.	10.1.12. El CONCEDENTE garantiza que, en caso se requieran áreas adicionales (áreas de acceso, otras áreas que impliquen reasentamiento de población u otras áreas) necesarias para la ejecución o explotación de las Obras identificadas en el respectivo EDI aprobado y/o que resulten necesarias para el cumplimiento de los Estándares Básicos, adquirirá dichas áreas en el más breve plazo, de tal forma que no se afecte el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO.

99. Como se puede observar, en la Versión Final del Contrato de Concesión (al 26 de febrero de 2014), PROINVERSIÓN no acogió la redacción propuesta por este Regulador en su Informe N° 057-13-GRE-GSF-GAJ, sobre la necesidad de precisar en el Contrato el mecanismo y plazos en los que el Concedente otorgará las "Áreas Susceptibles de ser incorporadas al Área Patrimonial", requeridas para la ejecución y operación del aeropuerto.

100. Al respecto, PROINVERSIÓN señala que tal y como está redactado, el numeral 10.1.12 prevé la posibilidad que se requieran áreas adicionales, las cuales serán identificadas en el EDI que elaborará el Concesionario, y es en dicho estudio que se determinará la necesidad del uso temporal o permanente de las mismas. Asimismo, señala que en el supuesto que las áreas adicionales sean requeridas de manera permanente, el CONCEDENTE deberá adquirirlas; es por ello que en el referido numeral se regula explícitamente que el Concedente deberá adquirirlas en el más breve plazo de tal forma que no afecte las obligaciones del Concesionario.

101. Sobre el particular, debemos señalar que, si bien la cláusula 10.1.12 de la Versión Final del Contrato de Concesión recoge la propuesta de OSITRAN de determinar las áreas susceptibles a ser incorporadas al área patrimonial en el EDI aprobado, la propuesta de

PROINVERSIÓN de adquirir dichas áreas en el más breve plazo aún resulta imprecisa sobre la oportunidad de adquisición de las áreas adicionales.

102. Si bien es cierto, la fórmula propuesta por PROINVERSIÓN en la señalada cláusula puede permitir una entrega oportuna de los terrenos necesarios para la ejecución de obras, consideramos que lo óptimo sería que el Contrato de Concesión establezca plazos específicos en los que el Concedente otorgará las áreas adicionales antes señaladas, a fin de garantizar la continuidad en la ejecución de las obras y el oportuno proceso de certificación del aeropuerto, con el objetivo de otorgar mayor predictibilidad a los postores respecto del proceso de cumplimiento del Estado en materia de entrega de terrenos.
103. Por lo tanto, consideramos que la propuesta señalada por OSITRAN puede contribuir a un idóneo esquema de obligaciones entre Concedente y Concesionario, de cara a una ejecución continua de las obras durante la Etapa de Ejecución de Obras y el proceso de certificación durante la Etapa de Operación, etapas en la que este Organismo Regulador deberá ejercer parte esencial de su Función Supervisora.



V.5.2. Liberación de Carga sobre el Área de la Concesión

104. En la Versión Final de Contrato de Concesión, la cláusula 5.6.1, ha sido modificada de la siguiente manera:



Versión Final del Contrato al 16.12.2013	Versión Final del Contrato de Concesión
5.6.1. (...) <i>En el supuesto que existiera alguna carga sobre todo o parte del Área de la Concesión, el CONCEDENTE deberá liberarla como máximo hasta tres (03) meses antes de la culminación del EDI de la Etapa de Ejecución de Obras.</i> (...)	5.6.1. (...) <i>En el supuesto que existiera alguna carga sobre todo o parte del Área de la Concesión, el CONCEDENTE deberá liberarla como máximo dentro de los dieciocho (18) meses contados desde la Fecha de Cierre.</i> (...)

105. Como puede observarse, se ha ampliado el plazo de 3 a 18 meses para que el Concedente libere alguna carga existente sobre parte o toda el área de la Concesión.

106. Al respecto, debe señalarse que la cláusula octava de la Versión Final del Contrato de Concesión establece los siguientes plazos para el inicio de la ejecución de las obras:



- Plazo para la elaboración y presentación del EDI: 330 días calendario.
- Plazo para la emisión de opinión del OSITRAN: 30 días hábiles.
- Plazo para aprobación del EDI por parte del Concedente: 15 días hábiles.
- La cláusula 8.2 establece que el Concesionario deberá iniciar la Etapa de Ejecución de Obras a más tardar 30 días calendario contados a partir del momento en que se cumplan las condiciones establecidas en dicha cláusula.

107. Por lo tanto, considerando que, de no existir observaciones al EDI, el inicio de las Obras de la Etapa de Ejecución se dará a los 14 meses contados a partir de la fecha de cierre, y al haberse otorgado un plazo máximo de 18 meses contados a partir de la misma fecha para la liberar alguna carga sobre todo o parte del Área de la Concesión, existe la posibilidad que el inicio de la ejecución de obras no pueda realizarse en la fecha prevista en el contrato de concesión.

108. Si bien es cierto que la fórmula propuesta por PROINVERSION en la señalada cláusula puede permitir una entrega oportuna de los terrenos necesarios para la ejecución de obras, consideramos que lo óptimo sería que el Contrato de Concesión establezca de manera expresa la obligación del Concedente, de entregar los terrenos necesarios para la ejecución de obras en una fecha anterior al inicio de la misma, con el objetivo de otorgar mayor predictibilidad a los postores respecto del proceso de cumplimiento del Estado en materia de entrega de terrenos.

109. Consideramos que este esquema puede contribuir a un idóneo esquema de obligaciones entre Concedente y Concesionario, de cara a una ejecución continua en la ejecución de obras, etapa en la que este Organismo Regulador deberá ejercer parte esencial de su Función Supervisora.

V.5.3. De la supervisión de Obras

110. PROINVERSION ha realizado los siguientes cambios en la cláusula 8.7 del Contrato de Concesión referida a la supervisión de las obras:

Propuesta de OSITRAN	Versión Final del Contrato de Concesión
"8.7 Supervisión de las Obras <i>Corresponde al OSITRAN, a través del supervisor de obras, efectuar las acciones de fiscalización que le competen durante el desarrollo de las Obras, tanto en la Etapa de Ejecución de las Obras, como en la Etapa de Operación. El OSITRAN podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO antes del inicio de la cada una de las etapas, en un plazo máximo de cinco (05) Días contados a partir de la fecha de selección o designación del supervisor de obras antes indicado, según corresponda.</i> <i>Las funciones asignadas al supervisor de obras y aquellas establecidas en el presente Contrato, serán ejercidas de acuerdo a las facultades conferidas por OSITRAN y conforme a lo establecido en las directivas y reglamentos que para tal efecto establezca OSITRAN.</i> <i>El CONCESIONARIO deberá dar al OSITRAN, a través del supervisor de obras y el equipo que éste disponga, libre acceso al Área de la Concesión para realizar su labor con la exactitud requerida, dentro de los horarios de trabajo del área respectiva. Corresponderá al supervisor de obras informar periódica y regularmente del avance de las Obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información.</i> <i>De no cumplir las Obras con los parámetros exigidos por las Leyes Aplicables, así como por los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 8, OSITRAN podrá exigir las subsanaciones necesarias de acuerdo a las instrucciones que para tal efecto indique, debiendo imponer las penalidades correspondientes según lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava.</i> <i>Los costos derivados de las actividades de supervisión, efectuadas por OSITRAN ya sea a</i>	"8.7 Supervisión de las Obras <i>Corresponde al OSITRAN, a través del supervisor de obras, efectuar las acciones de fiscalización que le competen durante el desarrollo de las Obras, tanto en la Etapa de Ejecución de las Obras, como en la Etapa de Operación. El OSITRAN podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO antes del inicio de la cada una de las etapas, en un plazo máximo de cinco (05) Días contados a partir de la fecha de selección o designación del supervisor de obras antes indicado, según corresponda.</i> <i>Las funciones asignadas al supervisor de obras y aquellas establecidas en el presente Contrato, serán ejercidas de acuerdo a las facultades conferidas por OSITRAN y conforme a lo establecido en las directivas y reglamentos que para tal efecto establezca OSITRAN.</i> <i>El CONCESIONARIO deberá dar al OSITRAN, a través del supervisor de obras y el equipo que éste disponga, libre acceso al Área de la Concesión para realizar su labor con la exactitud requerida, dentro de los horarios de trabajo del área respectiva. Corresponderá al supervisor de obras informar periódica y regularmente del avance de las Obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información.</i> <i>De no cumplir las Obras con los parámetros exigidos por las Leyes Aplicables, así como por los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 8, OSITRAN podrá exigir las subsanaciones necesarias de acuerdo a las instrucciones que para tal efecto indique, debiendo imponer las penalidades correspondientes según lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava.</i> <i>Los costos derivados de las actividades de supervisión, efectuadas por OSITRAN ya sea a</i>



través de empresas supervisoras o personas naturales, durante la ejecución de obras, formulación de Estudios Definitivos de Ingeniería y gastos preparatorios de los procesos de selección, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras, como para la Etapa de Operación; serán de cargo del CONCESIONARIO, por un valor máximo del cinco por ciento (5%) del valor de las Inversiones previstas en cada una de las Etapas.

El pago del Porcentaje de Supervisión será realizado por EL CONCESIONARIO al REGULADOR de acuerdo a los cronogramas de pago e importes que determine EL REGULADOR para cada una de las Etapas de la Concesión.

El procedimiento de contratación del supervisor de obras se efectuará de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Numeral 14.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del presente Contrato.

través de empresas supervisoras o personas naturales, durante la ejecución de obras, formulación de Estudios Definitivos de Ingeniería y gastos preparatorios de los procesos de selección, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras, como para la Etapa de Operación; serán de cargo del CONCESIONARIO, por un valor máximo del cinco por ciento (5%) del valor de las Obras y de la ejecución de los estudios relacionados a éstas en cada una de las etapas.

El pago por concepto de supervisión será realizado por el CONCESIONARIO al OSITRAN de acuerdo a los cronogramas de pago e importes que determine el OSITRAN para cada una de las etapas. Los desembolsos que efectúe el CONCESIONARIO por este concepto deberán ser liquidados al final de cada una de las etapas, para lo cual el OSITRAN deberá acreditar con los comprobantes de pago o contratos correspondientes. En caso exista un saldo excedente, éste deberá ser depositado en la cuenta que para tal efecto señale el CONCESIONARIO; y en caso exista un saldo pendiente y éste no exceda el cinco por ciento (5%) antes indicado, el CONCESIONARIO deberá efectuar el pago correspondiente al OSITRAN.

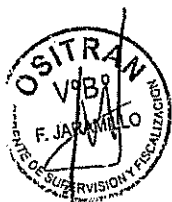
El procedimiento de contratación del supervisor de obras se efectuará de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Numeral 14.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del presente Contrato.



111. Con relación a la cláusula referida al monto y al procedimiento de pago a la supervisión por parte de OSITRAN, puede observarse que se han aceptado las recomendaciones realizadas por el Regulador, además de haberse especificado el mecanismo de pago del monto de supervisión de hasta el 5% del valor de las Obras y de la ejecución de los estudios relacionados a éstas en cada una de las etapas, conforme al cronograma que establezca el OSITRAN, luego de lo cual se realizará una liquidación conforme los términos estipulados en el Contrato de Concesión, por lo que emitimos opinión favorable al respecto.

V.5.4. Aporte por Regulación

112. Con relación a la cláusula 14.6 referida al Aporte de Regulador, la Versión Final del Contrato de Concesión ha quedado redactada de la siguiente manera:



Propuesta de OSITRAN	Versión Final del Contrato de Concesión
14.6 Tasa de Regulación El CONCESIONARIO está obligado a pagar directamente a OSITRAN el aporte por regulación a que se refiere el Artículo 14° de la Ley N° 26917 y el Artículo 10° de la Ley N° 27332, o normas que lo modifiquen o sustituya, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales y las Normas Regulatorias emitidas por el OSITRAN sobre la materia, el mismo que se calculará y cobrará sobre el total de los ingresos facturados brutos por el CONCESIONARIO.	14.6 Aporte por Regulación El CONCESIONARIO está obligado a pagar directamente al OSITRAN el aporte por regulación a que se refiere el Artículo 14° de la Ley N° 26917 y el Artículo 10° de la Ley N° 27332, o normas que lo modifiquen o sustituyan, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales y las Normas Regulatorias emitidas por el OSITRAN sobre la materia, el mismo que se calculará y cobrará sobre el total de los ingresos facturados brutos por el CONCESIONARIO.

113. En la Versión Final del Contrato de Concesión, PROINVERSIÓN acogió la recomendación realizada por OSITRAN, debido a que se modificó la definición de Tasa de Regulación por Aporte por Regulación, y se precisó que el aporte por regulación se calcula sobre los ingresos facturados, conforme lo establece la Resolución de Consejo Directivo N° 007-2003-CD-OSITRAN y las Normas Regulatorias correspondientes, por lo que se considera levantada dicha observación.

V.5.5. Entidades del Estado Peruano que realizan Funciones en el Aeropuerto

114. Con relación al acceso a las zonas restringidas que debe tener el personal de INDECOPI en las zonas públicas, OSITRAN recomendó incluir en el Anexo 4 del Contrato que "las restricciones de acceso dentro del aeropuerto de las Entidades del Estado detalladas en el Anexo 4 del presente Contrato, se determinará en función al Estudio de Seguridad que elabore el Concesionario y al Programa de Seguridad del Aeropuerto aprobado por la DGAC." y eliminar el último párrafo del numeral 2 del Anexo 4.

Propuesta de OSITRAN	Versión Final del Contrato de Concesión
ANEXO 4 Entidades Públicas ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN EL AEROPUERTO A continuación se detallará las entidades del Estado de la República del Perú que realizan funciones en el AICC, en algunas de ellas se presenta cierto detalle de los niveles de autorizaciones de ingreso a las zonas restringidas. Sin embargo, deberán ser evaluadas y ajustadas de ser el caso, de acuerdo a los resultados del Estudio de Seguridad que elaborará el CONCESIONARIO, de acuerdo con el numeral 7.6 del presente contrato. El Concesionario de acuerdo con el numeral 7.1.6 del presente Contrato, deberá proporcionar en forma gratuita a las Entidades Pública que se refiere el Anexo 4 oficinas no amobladas ni equipadas, pero adecuadas para permitir labores propias de dichas autoridades en el AICC, en las áreas mínimas que se detallan: <u>Las restricciones de acceso dentro del aeropuerto de las Entidades del Estado detalladas en el Anexo 4 del presente Contrato, se determinará en función al Estudio de Seguridad que elabore el Concesionario y al Programa de Seguridad del Aeropuerto aprobado por la DGAC.</u> 2.COMISIÓN DE PROMOCIÓN DEL PERÚ PARA LA EXPORTACIÓN Y EL TURISMO (PROMPERU) E INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL (INDECOPI) PROMPERU es una Organización del gobierno peruano que promueve el comercio internacional de empresas peruanas. Deberá contar con un área mínima de 15.00 m2, destinada a oficinas administrativas para llegadas nacionales, y con un área mínima de 15.00 m2, destinada a oficinas administrativas para llegadas internacionales. INDECOPI es un Organismo Público Especializado adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros,	ANEXO 4 Entidades Públicas ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN EL AEROPUERTO A continuación se detallará las entidades del Estado de la República del Perú que realizan funciones en el AICC, en algunas de ellas se presenta cierto detalle de los niveles de autorizaciones de ingreso a las zonas restringidas. Sin embargo, deberán ser evaluadas y ajustadas de ser el caso, de acuerdo a los resultados del Estudio de Seguridad que elaborará el CONCESIONARIO y <u>del Programa de Seguridad del Aeropuerto aprobado por la DGAC, de conformidad con el numeral 7.6 del presente contrato.</u> El Concesionario de acuerdo con el numeral 7.1.6 del presente Contrato, deberá proporcionar en forma gratuita a las Entidades Pública que se refiere el Anexo 4 oficinas no amobladas ni equipadas, pero adecuadas para permitir labores propias de dichas autoridades en el AICC, en las áreas mínimas que se detallan: (...) 2.COMISIÓN DE PROMOCIÓN DEL PERÚ PARA LA EXPORTACIÓN Y EL TURISMO (PROMPERU) E INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL (INDECOPI) PROMPERU es una Organización del gobierno peruano que promueve el comercio internacional de empresas peruanas. Deberá contar con un área mínima de 15.00 m2, destinada a oficinas administrativas para llegadas nacionales, y con un área mínima de 15.00 m2, destinada a oficinas administrativas para llegadas internacionales. INDECOPI es un Organismo Público Especializado adscrito a la Presidencia del



con personería jurídica de derecho público interno. En consecuencia, goza de autonomía funcional, técnica, económica, presupuestal y administrativa (Decreto Legislativo N° 1033). Deberá contar con un área mínima de 15.00 m2 destinada a oficinas administrativas. INDEGOPI tendrá acceso a las zonas restringidas, previa coordinación con el CONCESIONARIO, a fin de dar atención a los reclamos de los usuarios, debiendo el CONCESIONARIO dar cumplimiento a las normas de seguridad vigentes.	Consejo de Ministros, con personería jurídica de derecho público interno. En consecuencia, goza de autonomía funcional, técnica, económica, presupuestal y administrativa (Decreto Legislativo N° 1033). Deberá contar con un área mínima de 15.00 m2 destinada a oficinas administrativas. INDEGOPI tendrá acceso a las zonas restringidas, previa coordinación con el CONCESIONARIO, a fin de dar atención a los reclamos de los usuarios, debiendo el CONCESIONARIO dar cumplimiento a las normas de seguridad vigentes.
--	--

[Lo subrayado es nuestro]

115. Como puede observarse, se ha aceptado la recomendación realizada por el Regulador, incluyéndola en el primer párrafo. Asimismo, se ha eliminado el tercer párrafo del numeral 2 del Anexo 4, por lo que no se tienen observaciones sobre el particular.

V.5.6. De la Etapa de Ejecución de Obras

116. Con relación a la cláusula 8.2 referida a la etapa de Ejecución de Obras en, en la Versión Final del Contrato de Concesión ha quedado redactada de la siguiente manera:

Versión Final del Contrato (al 16.12.2013)	Versión Final del Contrato de Concesión
8.2 De la etapa de Ejecución de Obras (...) En caso que el inicio de la Etapa de Ejecución de Obras se retrase por un hecho imputable al CONCEDENTE, el CONCESIONARIO tendrá derecho a que el plazo de la Etapa de Ejecución de Obras se amplíe proporcionalmente a dicha demora.	8.2 De la etapa de Ejecución de Obras (...) En caso que el inicio de la Etapa de Ejecución de Obras se retrase por un hecho imputable al CONCEDENTE, el CONCESIONARIO tendrá derecho a que el plazo de la Concesión se amplíe proporcionalmente a dicha demora.

b

rayado es nuestro]

117. Como puede observarse, se ha modificado el párrafo de la cláusula 8.2 del Contrato de Concesión, referido a las ampliaciones de plazo, en caso que el inicio de la Etapa de Ejecución de Obras se retrase por un hecho imputable al CONCEDENTE.

118. Al respecto, se considera necesario mencionar que la estimación del plazo de un contrato de concesión está en función de un modelo Económico Financiero por lo que este Organismo Regulador considera que, siendo PROINVERSION el responsable de la estructuración y diseño del contrato, le corresponde sustentar el cambio propuesto con supuestos validados en el respectivo modelo Económico Financiero.

V.5.7. Fecha de presentación del EDI

119. En la Versión Final del Contrato de Concesión se ha modificado la fecha de presentación del Estudio Definitivo de Ingeniería – EDI de la etapa de ejecución de obras, de la siguiente manera:

Versión del Contrato al 16.12.2013	Versión Final del Contrato de Concesión
8.2.1.1 Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) (...) El CONCESIONARIO deberá presentar el EDI al CONCEDENTE con copia al OSITRAN, como máximo a los doscientos cuarenta (240) Días Calendarios contados a partir de la Fecha de Cierre, para la correspondiente evaluación y emisión de opinión. Una vez que OSITRAN haya emitido opinión sobre el EDI, deberá remitirla al CONCEDENTE para su respectiva evaluación. OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días de recibido el EDI, para emitir su pronunciamiento.	8.2.1.1 Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) (...) El CONCESIONARIO deberá presentar el EDI al CONCEDENTE con copia al OSITRAN, como máximo a los trescientos treinta (330) Días Calendarios contados a partir de la Fecha de Cierre, para la correspondiente evaluación y emisión de opinión. Una vez que OSITRAN haya emitido opinión sobre el EDI, deberá remitirla al CONCEDENTE para su respectiva evaluación. OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días de recibido el EDI, para emitir su pronunciamiento. (...)

120. Mediante Oficio N° 37-2014/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12 recibido el 19 de febrero de 2014, PROINVERSION sustenta dicho cambio en las coordinaciones realizadas con la DGAC, ya que el plazo establecido inicialmente de 240 días sería insuficiente, considerando que se trata de un proyecto greenfield y lo manifestado recientemente por los postores en relación a la complejidad de la zona del proyecto, principalmente en el desarrollo de los estudios de geotecnia y subdrenaje.

121. Al respecto, considerando la complejidad del proyecto y que se ha ampliado el plazo de elaboración del EDI con la opinión de la DGAC, entidad a la que le corresponde la aprobación del mismo, este Organismo Regulador no tiene observaciones al respecto.

V.5.8. Fecha de presentación del Plan Maestro de Desarrollo

122. En la Versión Final del Contrato de Concesión se ha modificado la fecha de presentación del Plan Maestro de Desarrollo, de la siguiente manera:

Versión del Contrato (al 16.12.2013)	Versión Final del Contrato de Concesión
8.3.1.1 Plan Maestro de Desarrollo A los doscientos cuarenta (240) Días Calendarios contados a partir de la Fecha de Cierre, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE y a OSITRAN un Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto. (...)	8.3.1.1 Plan Maestro de Desarrollo A los trescientos treinta (330) Días Calendarios contados a partir de la Fecha de Cierre, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE y a OSITRAN un Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto. (...)

123. Mediante Oficio N° 37-2014/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12, recibido el 19 de febrero de 2014, PROINVERSION señala que al haberse ampliado el plazo para la presentación del EDI, corresponde ampliar el plazo para la presentación del Plan Maestro de Desarrollo.

124. Respecto a la modificación efectuada por PROINVERSION, el Regulador no presenta observaciones, considerando que resulta conveniente contar previamente con el desarrollo total del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) que corresponde a la Etapa de Ejecución de Obras, para luego integrarla al Plan Maestro de Desarrollo como línea base de la planificación.

V.5.9. Elevación del Aeródromo

125. En la Versión Final del Contrato de Concesión se ha modificado el Anexo 1 del Contrato de Concesión de la siguiente manera:

Versión del Contrato al 16.12.2013	Versión Final del Contrato de Concesión
Anexo 1 <i>Memoria Descriptiva del Área de la Concesión</i> Datos Generales: (...) → Altitud: 3,720 msnm (metros sobre el nivel del mar) (...)	Anexo 1 <i>Memoria Descriptiva del Área de la Concesión</i> Datos Generales: (...) → Elevación del Aeródromo: 3,732.81 msnm (metros sobre el nivel del mar)

126. Mediante Oficio N° 37-2014/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12, recibido el 19 de febrero de 2014, PROINVERSION señala que se ha modificado el concepto de Altitud por Elevación, y el valor correspondiente, el cual se ha realizado a sugerencia de la DGAC y a fin de adecuarse al Anexo 14 de la OACI. Sobre el particular, este Organismo Regulador no presenta observaciones.

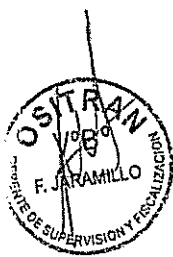
V.5.10. Equipos de Navegación Aérea

127. En la Versión Final del Contrato de Concesión, PROINVERSIÓN ha realizado los siguientes cambios a las cláusulas 1.46, 4.2.5, 7.4.1 7.9.1, 7.9.2, 10.1.2, 15.4.1, así como al Anexo 10 - INTERRELACIÓN ENTRE EL CONCESIONARIO Y CORPAC S.A. EN EL AICC y el Anexo 19 - Lineamientos para la Migración de las operaciones del AIVA al AICC y la activación del AICC:

Versión del Contrato al 16.12.2013	Versión Final del Contrato de Concesión
1.46 "Equipos de Navegación Aérea", son los equipos que serán adquiridos, instalados y puestos en funcionamiento por el CONCEDENTE y que son necesarios para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea, los cuales estarán a cargo de CORPAC.	1.46 "Equipos de Navegación Aérea", son los equipos que serán adquiridos, instalados y puestos en funcionamiento por el CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u> y que son necesarios para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea, los cuales estarán a cargo de CORPAC.
4.2.5. La suspensión de las obligaciones reguladas en el Numeral 4.3., genera la prórroga automática del plazo de la Concesión y de los plazos que pudiesen estar establecidos en el presente Contrato, siempre y cuando ésta sea por causas imputables al CONCEDENTE, entre las cuales tenemos de manera no restrictiva las siguientes: 1. Que el CONCEDENTE no adquiera, instale, calibre y/o ponga en funcionamiento los Equipos de Navegación Aérea conforme a lo establecido en el Numeral 10.1.2.	4.2.5. La suspensión de las obligaciones reguladas en el Numeral 4.3., genera la prórroga automática del plazo de la Concesión y de los plazos que pudiesen estar establecidos en el presente Contrato, siempre y cuando ésta sea por causas imputables al CONCEDENTE, entre las cuales tenemos de manera no restrictiva las siguientes: 1. Que el CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u>, no adquiera, instale, calibre y/o ponga en funcionamiento los Equipos de Navegación Aérea conforme a lo establecido en el Numeral 10.1.2.
7.4.1. Para efecto del inicio de la Etapa de Operación, el CONCESIONARIO deberá tramitar y obtener la Autorización de Funcionamiento por parte de la DGAC, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Apéndice C de la RAP 139.	7.4.1. Para efecto del inicio de la Etapa de Operación, el CONCESIONARIO deberá tramitar y obtener la Autorización de Funcionamiento por parte de la DGAC, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Apéndice C de la RAP 139.



El CONCESIONARIO deberá tramitar la Autorización de Funcionamiento una vez que haya culminado con la ejecución de las Obras y con la adquisición, instalación y puesta en funcionamiento del Equipamiento, y siempre que el CONCEDENTE haya adquirido e instalado los Equipos de Navegación Aérea, necesarios para el inicio de la Operación del Aeropuerto. La solicitud de Autorización de Funcionamiento deberá ser presentada dentro del plazo máximo de sesenta (60) Días Calendario posteriores a la fecha de suscripción del Acta de Recepción de Obras de la Etapa de Ejecución de Obras. El CONCEDENTE tendrá un plazo máximo de sesenta (60) Días para la aprobación de la solicitud y expedición de la Autorización de Funcionamiento. De existir observaciones a la solicitud, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días para subsanar las observaciones formuladas por el CONCEDENTE, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas.	El CONCESIONARIO deberá tramitar la Autorización de Funcionamiento una vez que haya culminado con la ejecución de las Obras y con la adquisición, instalación y puesta en funcionamiento del Equipamiento, y siempre que el CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u>, haya adquirido e instalado los Equipos de Navegación Aérea, necesarios para el inicio de la Operación del Aeropuerto. La solicitud de Autorización de Funcionamiento deberá ser presentada dentro del plazo máximo de sesenta (60) Días Calendario posteriores a la fecha de suscripción del Acta de Recepción de Obras de la Etapa de Ejecución de Obras. El CONCEDENTE tendrá un plazo máximo de sesenta (60) Días para la aprobación de la solicitud y expedición de la Autorización de Funcionamiento. De existir observaciones a la solicitud, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días para subsanar las observaciones formuladas por el CONCEDENTE, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas.
7.9. De los Servicios de Navegación Aérea 7.9.1. Equipos de Navegación Aérea Los Equipos de Navegación Aérea necesarios para el inicio de la Operación del AICC, con sus respectivos repuestos, serán adquiridos, instalados y calibrados por el CONCEDENTE. El CONCESIONARIO deberá proporcionar la infraestructura y las facilidades necesarias para la instalación y el correcto funcionamiento de los Equipos de Navegación Aérea, así como los ambientes necesarios para el personal que operará dichos equipos.	7.9. De los Servicios de Navegación Aérea 7.9.1. Equipos de Navegación Aérea Los Equipos de Navegación Aérea necesarios para el inicio de la Operación del AICC, con sus respectivos repuestos, serán adquiridos, instalados y calibrados por el CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u>. El CONCESIONARIO deberá proporcionar la infraestructura y las facilidades necesarias para la instalación y el correcto funcionamiento de los Equipos de Navegación Aérea, así como los ambientes necesarios para el personal que operará dichos equipos.
7.9.2. Pruebas generales de simulación Previo al inicio de la Etapa de Operación, el CONCEDENTE deberá realizar las pruebas generales de simulación necesarias para verificar la correcta prestación de los Servicios de Navegación Aérea con los Equipos de Navegación Aérea adquiridos, de acuerdo a los lineamientos establecidos en el Anexo 19 del presente Contrato. a.	7.9.2. Pruebas generales de simulación Previo al inicio de la Etapa de Operación, el CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u>, deberá realizar las pruebas generales de simulación necesarias para verificar la correcta prestación de los Servicios de Navegación Aérea con los Equipos de Navegación Aérea adquiridos, de acuerdo a los lineamientos establecidos en el Anexo 19 del presente Contrato. 3.1.
10.1.2. El CONCEDENTE garantiza que adquirirá, instalará, calibrará y pondrá en funcionamiento los Equipos de Navegación Aérea con sus respectivos repuestos, a más tardar a los seis (6) meses antes del inicio de la Etapa de Operación. Para tales efectos deberá elaborar, con la participación de CORPAC, un expediente técnico cuyo cronograma de instalación deberá ser concordante con el cronograma del EDI de la Etapa de Ejecución de Obras. El CONCEDENTE	10.1.2. El CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u>, garantiza que adquirirá, instalará, calibrará y pondrá en funcionamiento los Equipos de Navegación Aérea con sus respectivos repuestos, a más tardar a los seis (6) meses antes del inicio de la Etapa de Operación. Para tales efectos deberá elaborar, con la participación de CORPAC, un expediente técnico cuyo cronograma de instalación deberá ser concordante con el cronograma del EDI



deberá coordinar con el CONCESIONARIO durante la elaboración del mencionado expediente.	de la Etapa de Ejecución de Obras. El CONCEDENTE deberá coordinar con el CONCESIONARIO durante la elaboración del mencionado expediente.
15.4. Término por incumplimiento del CONCEDENTE 15.4.1 El CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso el CONCEDENTE incurra en incumplimiento de las obligaciones a su cargo. Se considerarán como causales de incumplimiento de las obligaciones del CONCEDENTE, aquellas señaladas expresamente en el Contrato, dentro de las cuales se encuentran las siguientes: (...) g) Si el CONCEDENTE incumple con instalar los Equipos de Navegación Aérea dentro del plazo previsto en el Numeral 10.1.2, siempre y cuando ello impida el inicio de la Operación del Aeropuerto.	15.4. Término por incumplimiento del CONCEDENTE 15.4.1 El CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso el CONCEDENTE incurra en incumplimiento de las obligaciones a su cargo. Se considerarán como causales de incumplimiento de las obligaciones del CONCEDENTE, aquellas señaladas expresamente en el Contrato, dentro de las cuales se encuentran las siguientes: (...) g) Si el CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u>, incumple con instalar los Equipos de Navegación Aérea dentro del plazo previsto en el Numeral 10.1.2, siempre y cuando ello impida el inicio de la Operación del Aeropuerto.
Anexo 10 INTERRELACIÓN ENTRE EL CONCESIONARIO Y CORPAC S.A. EN EL AICC CONVENIO DE COLABORACIÓN Tercero: Definiciones 3.7. Equipos de Navegación Aérea del Aeropuerto: Son los equipos que serán adquiridos, instalados y puestos en funcionamiento por el CONCEDENTE y que son necesarios para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea, los cuales estarán a cargo de CORPAC.	Anexo 10 INTERRELACIÓN ENTRE EL CONCESIONARIO Y CORPAC S.A. EN EL AICC CONVENIO DE COLABORACIÓN Tercero: Definiciones 3.7. Equipos de Navegación Aérea del Aeropuerto: Son los equipos que serán adquiridos, instalados y puestos en funcionamiento por el CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u>, y que son necesarios para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea, los cuales estarán a cargo de CORPAC.
Anexo 10 INTERRELACIÓN ENTRE EL CONCESIONARIO Y CORPAC S.A. EN EL AICC CONVENIO DE COLABORACIÓN Sexto: De los Servicios a cargo de CORPAC 6.3. Los Equipos de Navegación Aérea que adquirirá el CONCEDENTE y posteriormente transferirá a CORPAC para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea, serán conservados, operados y mantenidos por CORPAC de acuerdo a las Normas Aeronáuticas vigentes. Para tales efectos, el CONCEDENTE elaborará, con la participación de CORPAC, un expediente técnico que deberá considerar, entre otros, los siguientes equipos: (i) Radioayudas (ILS; VOR; DVOR; DME; NDB, ductos, cables, etc.), (ii) Meteorología (Estaciones Meteorológicas AWOS, sensores, ductos, cableado), (iii) Comunicaciones (VISAT, HF, VHF, UHF, redes y terminales AFTN/AMHS y ATS, Red Digital (REDIG) y REDAP, sistemas de registro de comunicaciones ATIS/ D-ATIS, planta externa, torres, antenas, etc.), (iv) Subestaciones de energía eléctrica de los sistemas aeronáuticos (casetas, zanjas, ductos, cables, transformadores, tableros y grupo electrógeno de emergencia), (v) Inspección en Vuelo, (vi) Luces de Obstrucción de Torre de Control. (vii) equipos de	Anexo 10 INTERRELACIÓN ENTRE EL CONCESIONARIO Y CORPAC S.A. EN EL AICC CONVENIO DE COLABORACIÓN Sexto: De los Servicios a cargo de CORPAC 6.3. Los Equipos de Navegación Aérea que adquirirá el CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u>, y posteriormente transferirá a CORPAC para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea, serán conservados, operados y mantenidos por CORPAC de acuerdo a las Normas Aeronáuticas vigentes. Para tales efectos, el CONCEDENTE elaborará, con la participación de CORPAC, un expediente técnico que deberá considerar, entre otros, los siguientes equipos: (i) Radioayudas (ILS; VOR; DVOR; DME; NDB, ductos, cables, etc.), (ii) Meteorología (Estaciones Meteorológicas AWOS, sensores, ductos, cableado), (iii) Comunicaciones (VISAT, HF, VHF, UHF, redes y terminales AFTN/AMHS y ATS, Red Digital (REDIG) y REDAP, sistemas de registro de comunicaciones ATIS/ D-ATIS, planta externa, torres, antenas, etc.), (iv) Subestaciones de energía eléctrica de los sistemas aeronáuticos (casetas, zanjas, ductos, cables, transformadores, tableros y grupo electrógeno de emergencia), (v) Inspección en Vuelo, (vi) Luces de



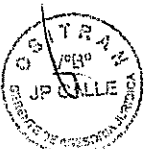
monitoreo y/o control de radioayudas y ayudas luminosas instalados en la Torre de Control, (viii) sistemas de protección de energía eléctrica y atmosférica (sistemas de puesta a tierra y pararrayos de los sistemas de Navegación Aérea), (ix) Sistemas de vigilancia aérea (radar ADS-B, multilateración, etc.).	Obstrucción de Torre de Control. (vii) equipos de monitoreo y/o control de radioayudas y ayudas luminosas instalados en la Torre de Control, (viii) sistemas de protección de energía eléctrica y atmosférica (sistemas de puesta a tierra y pararrayos de los sistemas de Navegación Aérea), (ix) Sistemas de vigilancia aérea (radar ADS-B, multilateración, etc.).
Anexo 19 Lineamientos para la migración de las operaciones del AIVA al AICC y la activación del AICC 3. Etapas 3.1. Actividades anteriores a la puesta en marcha del AICC b) Pruebas generales de simulación a cargo del CONCEDENTE El CONCEDENTE deberá realizar las pruebas generales de simulación tomando en cuenta como mínimo lo siguiente:	Anexo 19 Lineamientos para la migración de las operaciones del AIVA al AICC y la activación del AICC 3. Etapas 3.1. Actividades anteriores a la puesta en marcha del AICC b) Pruebas generales de simulación a cargo del CONCEDENTE El CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u>, deberá realizar las pruebas generales de simulación tomando en cuenta como mínimo lo siguiente:
Anexo 19 Lineamientos para la migración de las operaciones del AIVA al AICC y la activación del AICC 3.2. Actividades durante la puesta en marcha del AICC 3.2.1. Implementación del Plan de Migración (...) b) Movimiento físico del equipamiento y los recursos humanos Tanto los agentes involucrados, líneas aéreas, CORPAC y entidades públicas, dentro del tiempo de duración del proceso de migración y activación del AICC, deberán realizar el propio movimiento físico del equipamientos y los recursos humanos necesarios para la operación (no se incluye los Equipos de Navegación Aérea que serán nuevos y cuya adquisición estará a cargo del CONCEDENTE).	Anexo 19 Lineamientos para la migración de las operaciones del AIVA al AICC y la activación del AICC 3.2. Actividades durante la puesta en marcha del AICC 3.2.1. Implementación del Plan de Migración (...) b) Movimiento físico del equipamiento y los recursos humanos Tanto los agentes involucrados, líneas aéreas, CORPAC y entidades públicas, dentro del tiempo de duración del proceso de migración y activación del AICC, deberán realizar el propio movimiento físico del equipamientos y los recursos humanos necesarios para la operación (no se incluye los Equipos de Navegación Aérea que serán nuevos y cuya adquisición estará a cargo del CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u>).
Anexo 19 Lineamientos para la migración de las operaciones del AIVA al AICC y la activación del AICC 3.2.2. Inicio de la Operación del AICC - Luego de que se haya realizado el movimiento físico del equipamiento y de los recursos humanos dentro de los treinta (30) Días Calendario, contabilizados a partir de la emisión de dicha Autorización por parte de la DGAC y con los equipos de navegación aérea correctamente instalados y calibrados por el CONCEDENTE, se procederá al inicio de la Operación del AICC. - A pesar de las pruebas realizadas como parte del proceso de migración, durante los primeros siete (7) Días Calendario, luego del inicio de la Operación del AICC, el CONCESIONARIO verificará y comprobará el correcto funcionamiento de todo el equipamiento, procesos y sistemas aeroportuarios. Asimismo, CORPAC en el mismo plazo verificará los equipos de navegación aérea y sistemas	Anexo 19 Lineamientos para la migración de las operaciones del AIVA al AICC y la activación del AICC 3.2.2. Inicio de la Operación del AICC - Luego de que se haya realizado el movimiento físico del equipamiento y de los recursos humanos dentro de los treinta (30) Días Calendario, contabilizados a partir de la emisión de dicha Autorización por parte de la DGAC y con los equipos de navegación aérea correctamente instalados y calibrados por el CONCEDENTE, <u>actuando a través de CORPAC</u>, se procederá al inicio de la Operación del AICC. - A pesar de las pruebas realizadas como parte del proceso de migración, durante los primeros siete (7) Días Calendario, luego del inicio de la Operación del AICC, el CONCESIONARIO verificará y comprobará el correcto funcionamiento de todo el equipamiento, procesos y sistemas aeroportuarios. Asimismo, CORPAC en el



aeronáuticos y de comunicación. - Quince (15) Días Calendario después del inicio de la Operación, el CONCESIONARIO deberá presentar a la DGAC con copia al OSITRAN un informe final con todos los aspectos relacionados con la transferencia y activación aeroportuaria del AICC, con la descripción de las tareas realizadas, cronogramas previstos y reales, resultados, fallos que se produjeron, medidas correctivas, etc. De igual forma y en el mismo plazo, CORPAC presentará a la DGAC un informe respecto a los sistemas aeronáuticos.	mismo plazo verificará los equipos de navegación aérea y sistemas aeronáuticos y de comunicación. - Quince (15) Días Calendario después del inicio de la Operación, el CONCESIONARIO deberá presentar a la DGAC con copia al OSITRAN un informe final con todos los aspectos relacionados con la transferencia y activación aeroportuaria del AICC, con la descripción de las tareas realizadas, cronogramas previstos y reales, resultados, fallos que se produjeron, medidas correctivas, etc. De igual forma y en el mismo plazo, CORPAC presentará a la DGAC un informe respecto a los sistemas aeronáuticos.
--	--

128. Como se puede observar, todos los cambios realizados se refieren a precisar que las actuaciones y obligaciones del Concedente sobre la adquisición, instalación y calibración de los Equipos de Navegación Aérea en el AICC, serán realizadas a través de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC.

129. Al respecto, considerando que en la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y en la Resolución Directoral N° 235-2013-MTC/12 emitida por la Autoridad Aeronáutica del Perú - DGAC, se establece que la DGAC ha delegado a CORPAC la administración y operación de los servicios de navegación aérea, consideramos que los cambios realizados contribuirán a especificar la participación y responsabilidades que tiene CORPAC en el proceso de adquisición e instalación de los Equipos de Navegación Aérea, por lo que este Organismo no presenta observaciones al respecto.



V.5.10. Cofinanciamiento – Pago Anual por Obras

130. Con relación a Apéndice 1 del Anexo 23 referido al Régimen Económico Financiero Cofinanciamiento, la Versión Final del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

Versión del Contrato al 16.12.2013	Versión Final del Contrato de Concesión
Anexo 23 – Apéndice 1 Régimen Económico Financiero Cofinanciamiento 1.2 Pago Anual por Obras (PAO): El PAO será desembolsado de acuerdo al siguiente procedimiento: i. Trimestralmente, y luego de presentado el Informe de Avance de Hito correspondiente, el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN la solicitud de emisión del CAO, la cual deberá contener el porcentaje de ejecución del Hito debidamente sustentado. ii. A más tardar a los quince (15) Días de presentada la solicitud, el OSITRAN deberá emitir el CAO, de no existir observaciones a la solicitud. En caso el OSITRAN tuviera observaciones, el CONCESIONARIO deberá subsanar las mismas a efectos que el OSITRAN emita el CAO, de acuerdo al Apéndice 3 del presente Anexo. iii. Cada CAO corresponderá cada avance de	Anexo 23 – Apéndice 1 Régimen Económico Financiero Cofinanciamiento 1.2 Pago Anual por Obras (PAO): El PAO será desembolsado de acuerdo al siguiente procedimiento: i. Trimestralmente, y luego de presentado el Informe de Avance de Hito correspondiente, el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN la solicitud de emisión del CAO, la cual deberá contener el porcentaje de ejecución del Hito de la Sub Etapa 2 debidamente sustentado. ii. A más tardar a los quince (15) Días de presentada la solicitud, el OSITRAN deberá emitir el CAO, de no existir observaciones a la solicitud. En caso el OSITRAN tuviera observaciones, el CONCESIONARIO deberá subsanar las mismas a efectos que el OSITRAN



Hito materia de Cofinanciamiento definido en el Programa de Obras. La suma de las valorizaciones de los avances de Hito materia de Cofinanciamiento dará lugar al Fondo de Pagos del PAO.

iv. Las CAOs emitidos por el OSITRAN darán derecho de cobro al CONCESIONARIO de una proporción del PAO, denominada PAO-CAO. Por consiguiente, una vez expedido cada CAO, el CONCEDENTE tendrá la obligación irrevocable e ilimitada de pagar al CONCESIONARIO, a través del Fideicomiso, la proporción del PAO correspondiente.

v. El valor del PAO-CAO se determina bajo el siguiente procedimiento:

$$\text{PAO-CAO} = \% \text{ de avance de Hito materia de Cofinanciamiento} \times \text{PAO}$$

Donde:

% de avance de Hito materia de Cofinanciamiento: proporción entre el valor del avance de Hito correspondiente al CAO y el valor del Fondo de Pagos del PAO.

vi. Cada CAO dará origen al pago de sesenta (60) PAO-CAO.

vii. La suma de PAO-CAOs será igual al PAO.

viii. El CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO los PAOs durante sesenta (60) trimestres, a partir de culminado el trimestre del Año de la Concesión en el que se da inicio a la Etapa de Operación.

ix. Para la determinación del PAO trimestral se utilizará la siguiente fórmula:

$$\text{PAO}_{\text{trim}} = \text{PAO}_{\text{anual}} / 4$$

$$\text{PAO}_{\text{anual}} = f (\text{Fondo de Pagos del PAO, tasa de interés, número de periodos entre el inicio de la Sub Etapa 2 y la Etapa de Operación})$$

En caso que el Programa de Obras contemple la ejecución de Hitos afectos a Cofinanciamiento en paralelo, los conceptos y procedimientos contenidos en las Cláusulas anteriores se aplicarán de manera individual por cada Hito.

El CONCEDENTE pagará el PAO previa presentación de la factura correspondiente por parte del CONCESIONARIO.

emita el CAO, de acuerdo al Apéndice 3 del presente Anexo.

iii. Cada CAO corresponde a cada avance de Hito o Hito materia de Cofinanciamiento definido en el Programa de Obras, el mismo que incluirá los intangibles y las actividades relacionadas al Instrumento de Gestión Ambiental. La suma de las valorizaciones de los avances de Hito o Hito materia de Cofinanciamiento darán lugar al Fondo de Pagos del PAO.

iv. De acuerdo a la Propuesta Económica, el valor del Fondo de Pagos del PAO asciende a _____ Dólares (US\$ _____) y se encuentra a valores corrientes. En base a este valor se define el monto de la alícuota que será pagada en la Etapa de Operación por concepto de PAO.

v. Los CAOs emitidos por el OSITRAN darán derecho de cobro al CONCESIONARIO de una proporción de los PAOs, denominada PAO-CAO. Por consiguiente, una vez expedido cada CAO, el CONCEDENTE tendrá la obligación irrevocable de pagar al CONCESIONARIO, a través del Fideicomiso, la proporción de los PAOs correspondiente.

vi. El valor del PAO-CAO se determina bajo el siguiente procedimiento:

$$\text{PAO-CAO} = \% \text{ de avance del Fondo de Pagos del PAO} \times \text{PAO trimestral}$$

Donde:

% de avance del Fondo de Pagos del PAO = proporción entre el valor del avance de Hito o Hito de la Sub Etapa 2 y el valor del Fondo de Pagos del PAO, definido en el CAO correspondiente.

$$\text{PAO trimestral} = \text{alícuota trimestral correspondiente al Fondo de Pagos del PAO, de conformidad con el numeral xii. Próximo.}$$

vii. Cada CAO dará origen al pago de sesenta (60) PAO-CAO.

viii. La suma de PAO-CAOs de un periodo será igual al PAO trimestral.

ix. El CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO los PAOs durante sesenta (60) trimestres. Dicho pago se realizará a partir de culminado el trimestre del Año de la Concesión en el que se da inicio a la Etapa de Operación, a excepción de los siguientes supuestos:

a) En caso que la fecha para la culminación de la Etapa de Ejecución de Obras se postergue por más de tres (03) meses al plazo máximo previsto en el Numeral 8.2.

el pago del PAO se iniciará a partir de culminado el siguiente trimestre del Año de la Concesión en el que se cumplan sesenta y tres (63) meses contados desde el inicio de la Etapa de Ejecución de Obras.

b) En caso el CONCESIONARIO no logre obtener la Autorización de Funcionamiento en los plazos previstos en el numeral 7.4 del Contrato, por causas no imputables a éste, el CONCEDENTE pagará los compromisos de pago PAO que den lugar a partir de culminado el primer trimestre del año 2021.

x. Para efectos de Caducidad de la Concesión distinta al término por vencimiento del plazo establecido en el numeral 15.1 del Contrato, y siempre y cuando no se haya dado inicio a la Etapa de Operación, el CONCEDENTE pagará los compromisos de pago PAO que den lugar a partir de culminado el primer trimestre del año 2021.

xi. El desembolso efectivo por concepto de PAO deberá realizarse el último Día del trimestre correspondiente.

xii. Para la determinación del PAO trimestral se utilizarán las siguientes fórmulas:

$$PAO_{trimestral} = FPAO * \left[\frac{i * (1 + i)^n}{(1 + i)^n - 1} \right]$$

Donde:

PAO trimestral = Cuota trimestral del PAO.
FPAO = Fondo de Pagos del PAO, definido en la Propuesta Económica.

i = Tasa de descuento trimestral para efectos del Fondo de Pagos del PAO, la misma que es equivalente a la tasa promedio ponderado anual del Cierre Financiero de la Etapa de Ejecución de Obras más un spread del 2.5%, convertida a su tasa equivalente trimestral

n = 60, que es el número de cuotas trimestrales en las que se pagará el PAO

En caso que el Programa de Obras contemple la ejecución de Hitos afectos a Cofinanciamiento en paralelo, los conceptos y procedimientos contenidos en las Cláusulas anteriores se aplicarán de manera individual por cada Hito.

El CONCEDENTE pagará el PAO más el IGV correspondiente previa presentación de la factura por parte del CONCESIONARIO.



131. Cabe señalar que, en la Versión Final del Contrato de Concesión, PROINVERSIÓN modificó el Anexo 23 – Apéndice 1, Régimen Económico Financiero. Sobre el particular el

estructurador realizó modificaciones de forma y de fondo en el numeral 1.2 del referido anexo que se detallan a continuación:

- a) El literal ix del numeral 1.2 fue modificado. En esta versión se separó el párrafo referido a la caducidad de la concesión y se agregó este en el nuevo literal x.
- b) Asimismo, se agregó el literal xi que menciona:
"El desembolso efectivo por concepto de PAO deberá realizarse el último Día del trimestre correspondiente".
- c) Se modificó la fórmula para la determinación del PAO trimestral. En la primera versión se consideraba una estimación anual del PAO y a partir del PAO anual se estimaba el PAO trimestral. En la nueva versión final la estimación del PAO trimestral se realiza de manera directa y se utiliza una tasa de interés equivalente trimestral. Se observa, además que se elimina la definición de la cuota anual del PAO.

132. Al respecto, se considera que el cambio señalado en el literal a) constituye una modificación formal, ya que no se cambia ni el concepto ni el sentido de lo estipulado en el numeral 1.2 del anexo 23- Apéndice 1, por lo cual no se plantean observaciones al respecto.

133. Con relación al punto b), PROINVERSIÓN ha incluido que el pago por concepto de PAO se realizará el último día del trimestre correspondiente. Al respecto, considerando que OSITRAN podrá establecer durante la ejecución del contrato mecanismos que permitan cumplir con la obligación de realizar el pago el último día del trimestre en evaluación, emitimos opinión favorable al cambio realizado.

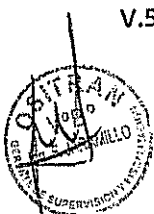
134. Por otro lado, el cambio señalado en el literal c), reconoce el valor del dinero en el tiempo al estimar una cuota trimestral en comparación con la propuesta anterior. Al respecto, este Regulador no plantea observaciones.

V.5.11. Comentarios relativos al Informe de Riesgos remitido por PROINVERSIÓN (Entregable 3-B)

135. Mediante el numeral V.5.7 del Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, este Regulador formuló una serie de comentarios al Informe de Riesgos (Entregable N° 3-B) elaborado por el Consultor de PROINVERSIÓN. Al respecto, es preciso señalar que adjunto a la última versión de Contrato de Concesión, se adjuntó el Informe de Riesgos modificado, respecto del cual OSITRAN plantea las siguientes recomendaciones:

V.5.11.1 Sobre los Convenios de estabilidad jurídica

136. El Informe de Riesgos remitido en el mes de diciembre de 2013 establecía que los convenios de estabilidad jurídica son contratos firmados entre el Estado e inversores en los cuales se busca ofrecer estabilidad en la legislación y que los mismos suelen tener una vigencia máxima, que en el caso de Perú es diez años con una inversión mínima de 5 millones de dólares.



137. Al respecto, este Regulador recomendó precisar en la redacción que dichos convenios establecen una serie de garantías, tales como la estabilidad del régimen tributario vigente al celebrarse el convenio, estabilidad del régimen de libre disponibilidad de divisas, estabilidad del derecho de no discriminación, entre otros, mas no establecen la estabilidad en la integridad de la legislación peruana, ya que el Concesionario estará obligado al cumplimiento de las "Leyes aplicables", las mismas que incluyen aquellas normas que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente durante la vigencia del contrato de concesión.
138. Cabe señalar que se resaltó la importancia de dicha precisión debido a que en muchas oportunidades, a nivel nacional e internacional, los inversionistas privados han argumentado que dicho convenio de estabilidad jurídica implica un congelamiento de la normatividad en general, lo cual podría entenderse de la redacción del informe de riesgos realizado por el Asesor de PROINVERSIÓN, el cual se recomendó sea modificado. Asimismo, respecto al plazo de extensión de dichos convenios, se recomendó precisar que el mismo, en caso otorgarse, se extenderá por todo el plazo de la concesión, conforme lo establece el artículo 19º del TUO de Concesiones, aprobado por el Decreto Supremo N° 059-96-PCM.
139. Al respecto, se ha observado que el Informe de Riesgos remitido por PROINVERSIÓN con fecha 07.02.2014 recoge la siguiente modificación:

Informe de Riesgos (diciembre 2013)	Informe de Riesgos (febrero 2014)
Contratos de Estabilidad Jurídica (CEJ) Los contratos de estabilidad jurídica (CEJ) son contratos firmados entre el estado e inversores en los cuales se busca ofrecer estabilidad en la legislación por el período de inversión. Los CEJ suelen tener una vigencia máxima, que en el caso de Perú es diez años con una inversión mínima de 5 millones de dólares. En los CEJ se hace una relación de las normas consideradas determinantes para la inversión cuya estabilidad y vigencia se garantiza por medio de contrato. Durante su vigencia los CEJ garantizan al inversionista que si hay lugar a alguna modificación adversa en alguna de las normas identificadas, tal modificación no será aplicable al proyecto de inversión. La garantía ofrecida por los CEJ aplica únicamente para efectos adversos, por lo que el inversionista se puede beneficiar de cualquier modificación en la ley que esté a su favor.	Contratos de Estabilidad Jurídica (CEJ) Los contratos de estabilidad jurídica (CEJ) son contratos firmados entre el estado e inversores en los cuales se busca ofrecer estabilidad en la legislación durante el período de inversión. El plazo de extensión de los CEJ, <u>en caso de otorgarse, se extenderá por todo el plazo de la Concesión.</u> En los CEJ se hace una relación de las normas consideradas determinantes para la inversión cuya estabilidad y vigencia se garantiza por medio de contrato. Durante su vigencia los CEJ garantizan al inversionista que si hay lugar a alguna modificación adversa en alguna de las normas identificadas <u>y que comprometa el equilibrio económico financiero de la Concesión, tal modificación no será aplicable al proyecto de inversión.</u> La garantía ofrecida por los CEJ aplica únicamente para efectos adversos, por lo que el inversionista se puede beneficiar de cualquier modificación en la ley que esté a su favor.

140. Al respecto, se observa que PROINVERSIÓN ha incorporado parcialmente la recomendación de este Regulador, en el extremo de especificar que el plazo del convenio de estabilidad jurídica se extenderá por todo el plazo de la Concesión, ello conforme a lo establecido en el TUO de Concesiones.

141. Sin embargo, no se ha incorporado la precisión referida a que dichos convenios establecen una serie de garantías, tales como la estabilidad del régimen tributario vigente al celebrarse el convenio, estabilidad del régimen de libre disponibilidad de divisas, estabilidad del derecho de no discriminación, entre otros, mas no establecen la



estabilidad en la integridad de la legislación peruana, ya que el Concesionario estará obligado al cumplimiento de las "Leyes aplicables," a fin de dejar claro que el Contrato de Concesión se encuentra regulado por un conjunto de normas que podrán dictar, incluso en un futuro, las Autoridades Gubernamentales Competentes.

142. Contrario a ello, se observa que en el Informe de Riesgos se ha precisado que durante la vigencia de los CEJ se garantiza al inversionista que si hay lugar a alguna modificación adversa en alguna de las normas identificadas y que comprometa el equilibrio económico financiero de la Concesión, tal modificación no será aplicable al proyecto de inversión.

143. Al respecto, se recomienda precisar que el mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico financiero, podrá ser invocado por las partes única y exclusivamente respecto a cambios en las Leyes Aplicables, en la medida que dichos cambios tengan relación directa con aspectos económicos financieros vinculados a la variación de ingresos y/o costos del CONCESIONARIO, relacionados a la construcción y/o a la prestación de Servicios Aeroportuarios; sin que ello implique una inaplicación de la norma, como lo establece erróneamente el Consultor en su Informe de Riesgos.

V.5.11.2 Riesgo de Supervisión

144. Respecto al Riesgo de Supervisión, el Informe de Riesgos remitido con fecha 07 de febrero de 2014 establece lo siguiente:

"Riesgo de supervisión: El Concesionario asume un riesgo de supervisión de las obras y de la explotación del Aeropuerto. Los puntos más críticos en la supervisión son:

- Aprobación del expediente técnico: El Regulador ha de aprobar el expediente técnico antes del inicio de las obras. Cualquier retraso en la aprobación del expediente técnico, retrasaría el inicio de las obras, originando pérdida de ingresos para el Concesionario.

Supervisión de las obras: El Regulador es responsable de supervisar las obras. Los costos derivados de las actividades de supervisión de Obra en que incurra el Regulador, serán pagados por el Concesionario. Además, los aportes de Cofinanciamiento dependerán de los certificados de obras llevados a cabo por OSITRAN.

- Aprobación de las obras: El Regulador ha de dar su aprobación a la recepción de las obras y dar la Autorización de Funcionamiento para poder iniciar la operación una vez se realicen una batería de pruebas y simulaciones reales del Aeropuerto.

- Supervisión de la explotación: El Regulador tiene encomendada la supervisión de la explotación de la concesión, evaluar los niveles de calidad ofrecidos y realizar auditorías de seguridad operacional y de calidad. El Regulador podrá imponer sanciones elevadas en este sentido."

[Lo subrayado es nuestro]

145. Por otra parte, la Versión Final del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

"Definiciones

OSITRAN, es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, que en ejercicio de sus funciones establecidas en las Leyes N° 27332 y N° 26917, sus normas reglamentarias, complementarias y modificatorias, se encarga de la regulación y de la supervisión y fiscalización del cumplimiento de lo establecido en el presente Contrato durante todo el plazo de la Concesión."

[Lo subrayado es nuestro]

"Cláusula 8.7

Supervisión de las Obras

Corresponde al OSITRAN, a través del supervisor de obras, efectuar las acciones de fiscalización que le competen durante el desarrollo de las Obras, tanto en la Etapa de Ejecución de las Obras como en la Etapa de Operación. El OSITRAN podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO antes del inicio de cada una de las etapas, en un plazo máximo de cinco (05) días contados a partir de la fecha de selección o designación del supervisor de obras antes indicado, según corresponda.(...)"

[Lo subrayado es nuestro]

146. En concordancia a ello, se establece que el Concedente será quien apruebe la ejecución y recepción de obras, así como la adquisición e instalación del equipamiento, para lo cual contará con la opinión de OSITRAN. Asimismo, se establece que será el CONCEDENTE (a través de la DGAC) quien emita la autorización de funcionamiento correspondiente.
147. Por lo antes señalado, se recomienda modificar el Informe de Riesgos de tal manera que quede clara esta diferenciación de roles y no exista una contradicción entre lo establecido en el Informe de Riesgos y el Contrato de Concesión.

V.5.11.3 Riesgos Constructivos



148. Respecto a los sobrecostos que puedan generarse por la necesidad de realizar más expropiaciones o pago de servidumbres, el Informe de Riesgos elaborado por el Consultor de PROINVERSIÓN, tanto el remitido en diciembre de 2013 y en febrero de 2014, hacen referencia a la posible necesidad de realizar nuevas expropiaciones durante la vigencia del Contrato de Concesión o realizar el pago de servidumbres.
149. En ese sentido, este Regulador reitera la recomendación establecida en el numeral 121º del Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, referido a la necesidad de que PROINVERSIÓN verifique si lo indicado por el Consultor se encuentra acorde con lo establecido en los artículos 6º y 9º de la Ley N° 29908 – Ley que declara de necesidad pública la expropiación de inmuebles para la ejecución de la obra de gran envergadura del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.



150. Cabe señalar que los mencionados artículos establecen la exigencia de que el Gobierno Regional deberá adquirir el derecho de propiedad de los bienes inmuebles de dominio privado que sean necesarios para la ejecución de la obra de gran envergadura correspondiente al proceso de promoción de la inversión privada del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, luego de lo cual deberá transferirlos a título gratuito y libre de todo obstáculo, carga, gravamen o posesión de terceros, a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, siendo ello una condición previa a la adjudicación del Proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.

151. Respecto a riesgo constructivo generado por la aceptación de obras del Concedente, tanto el Informe de Riesgos establece lo siguiente:

"Aceptación de las obras por el Concedente: al ser la Concesión una actividad regulada y supervisada por el Concedente, el Concesionario afronta un importante riesgo de que las obras no sean finalmente aceptadas por la Administración.

Los principales hitos que ha de superar el Concesionario son la Aprobación del Expediente Técnico, la Supervisión o fiscalización técnica de las Obras por el Concedente, y la Conformidad y recepción de obras. (...)

[Lo subrayado es nuestro]

152. Al respecto, este Organismo Regulador reitera la recomendación de corregir la referida redacción, de manera que lo establecido por la legislación aplicable, que asigna roles y funciones a las entidades del Estado, se vea reflejado en el referido Informe de Riesgos.
153. Es preciso reiterar que OSITRAN es el ente regulador y supervisor de la infraestructura pública de transporte del alcance nacional, razón por la cual debe eliminarse cualquier referencia a que la concesión y/o las obras son reguladas y/o supervisadas por el Concedente, debiéndose más bien precisar la actuación del Concedente como parte contratante.

V.5.11.4 Riesgo Operativos

154. Respecto al incumplimiento en los niveles de Servicio y productividad, el Informe de Riesgos remitido por PROINVERSIÓN el 7 de febrero de 2014 establece lo siguiente:

"Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad: Un riesgo operativo importante es el incumplimiento por parte del Concesionario de los niveles de servicio y productividad. Para mitigar este riesgo, el Concesionario ha de establecer un plan de control y seguimiento de la calidad. Ante incumplimientos en los niveles de servicio o de la disponibilidad del Aeropuerto, el Concedente ha de penalizar al Concesionario mediante multas coercitivas.

Los niveles de servicio y productividad deben basarse en estándares internacionales sin caer en los extremos de ser excesivamente relajantes o demasiado exigentes. Por otro los ratios de calidad deben poder medirse objetivamente en base a lo que ya se calculan en otros Aeropuertos."

[Lo subrayado es nuestro]

155. Al respecto, se recomienda precisar que conforme al Contrato de Concesión y las Normas Regulatorias, es el OSITRAN el ente encargado de aplicar las penalidades y/o sanciones que correspondan, en caso se verifique el incumplimiento de las obligaciones a las que se compromete cumplir el Concesionario, dentro de las cuales encontramos el alcanzar y mantener los niveles de servicio exigidos conforme al Contrato de Concesión y la Legislación Aplicable.

VI. CONCLUSIONES

156. La opinión contenida en el presente Informe resulta acorde con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF y sus modificatorias.
157. Con relación a los temas tarifarios, calidad de servicio y acceso, la opinión del Regulador respecto a la presente Versión Final del Contrato de Concesión es la siguiente:
- En relación a aspectos tarifarios: se da opinión favorable vinculante, conforme se detalla en el numeral V.2 del presente informe.

- En relación a las Facilidades Esenciales: se da opinión favorable vinculante, conforme a lo señalado en el numeral V.3 del presente informe.
- En relación a aspectos de calidad del servicio: se da opinión favorable vinculante, conforme se detalla en el numeral V.4 del presente informe.

Al respecto, este Regulador considera que el Contrato de Concesión recoge de manera precisa las competencias que tienen tanto el OSITRAN así como la DGAC, lo cual permitirá evitar distintas interpretaciones o confusión de roles de ambas instituciones.

Sobre el Nivel de Servicio IATA B, este Regulador considera que los ajustes realizados en la Versión Final del Contrato de Concesión, eliminan la incertidumbre sobre la aplicación de los niveles de servicio IATA B conforme a la Novena Edición del ADRM frente a la distinta clasificación que recogerá la Décima Edición del referido manual (por colores). Asimismo, considera que los aspectos sobre la calidad de servicio, establecidos en la Versión Final del Contrato de Concesión contribuirían a una adecuada y efectiva supervisión de las obligaciones del Concesionario durante las etapas de ejecución y operación.

158. En relación a los otros temas de competencia de OSITRAN, la opinión del Regulador respecto a la presente Versión del Contrato de Concesión es la siguiente:



- En relación a la Afectación a Terrenos Adyacentes, este Regulador recomienda que la Versión Final del Contrato de Concesión modifique la redacción de la cláusula 10.1.12, conforme a la redacción propuesta mediante su Informe N° 057-13-GRE-GSF-GA, sobre la necesidad de precisar en el Contrato el mecanismo y plazos en los que el Concedente otorgará las "Áreas Susceptibles de ser incorporadas al Área Patrimonial", requeridas para la ejecución y operación del aeropuerto, ello con el objeto de contribuir a un idóneo esquema de obligaciones entre Concedente y Concesionario, de cara a una ejecución continua de las obras durante la Etapa de Ejecución de Obras y el proceso de certificación durante la Etapa de Operación, etapas en la que este Organismo Regulador deberá ejercer parte esencial de su Función Supervisora.
- En relación a la Liberación de Carga sobre el Área de la Concesión, se recomienda que la Versión Final del Contrato de Concesión establezca de manera expresa la obligación del Concedente, de entregar los terrenos necesarios para la ejecución de obras en una fecha anterior al inicio de la misma, con el objetivo de otorgar mayor predictibilidad a los postores respecto del proceso de cumplimiento del Estado en materia de entrega de terrenos.
- Con relación a la supervisión de Obras, se informa que PROINVERSIÓN acogió la recomendación realizada por OSITRAN, debido a que se modificó la definición de Tasa de Regulación por Aporte por Regulación, y se precisó que el aporte por regulación se calcula sobre los ingresos facturados, conforme lo establece la Resolución de Consejo Directivo N° 007-2003-CD-OSITRAN y las Normas Regulatorias correspondientes, por lo que se considera levantada dicha observación.

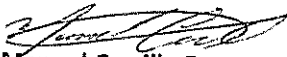
- Respecto a la Etapa de Ejecución de Obras, se considera necesario mencionar que la estimación del plazo de un contrato de concesión está en función de un modelo Económico Financiero por lo que este Organismo Regulador considera que, siendo PROINVERSION el responsable de la estructuración y diseño del contrato, le corresponde sustentar el cambio propuesto con supuestos validados en el respectivo modelo Económico Financiero.
- Sobre la Fecha de presentación del EDI, considerando la complejidad del proyecto y que se ha ampliado el plazo de elaboración del EDI con la opinión de la DGAC, entidad a la que le corresponde la aprobación del mismo, este Organismo Regulador no tiene observaciones al respecto.
- Respecto a la modificación efectuada por PROINVERSION, sobre la fecha de presentación del Plan Maestro de Desarrollo, no se plantean observaciones, ellos debido a que se considera conveniente contar previamente con el desarrollo total del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) que corresponde a la Etapa de Ejecución de Obras, para luego integrarla al Plan Maestro de Desarrollo como línea base de la planificación.
- Sobre la modificación del concepto de Altitud por Elevación, y el valor correspondiente, realizado a sugerencia de la DGAC, a fin de adecuarse al Anexo 14 de la OACI, este Organismo Regulador no presenta observaciones.
- Respecto a las modificaciones referidas a los Equipos de Navegación Aérea, se considera que todos los cambios realizados se refieren a precisar que las actuaciones y obligaciones del Concedente sobre la adquisición, instalación y calibración de los Equipos de Navegación Aérea en el AICC, serán realizadas a través de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC. Al respecto, considerando que en la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y en la Resolución Directoral N° 235-2013-MTC/12 emitida por la Autoridad Aeronáutica del Perú - DGAC, se establece que la DGAC ha delegado a CORPAC la administración y operación de los servicios de navegación aérea, consideramos que los cambios realizados contribuirán a especificar la participación y responsabilidades que tiene CORPAC en el proceso de adquisición e instalación de los Equipos de Navegación Aérea, por lo que este Organismo no presenta observaciones al respecto.
- Sobre las modificaciones referidas al Cofinanciamiento – Pago Anual por Obras, no se plantean observaciones conforme a lo señalado en el numeral V.5.10 del presente informe.
- Respecto a los comentarios al Informe de Riesgos remitido por PROINVERSIÓN (Entregable 3-B), desarrollados en el numeral V.5.11. del presente informe, se solicita tener en consideración las recomendaciones formuladas por este Regulador.

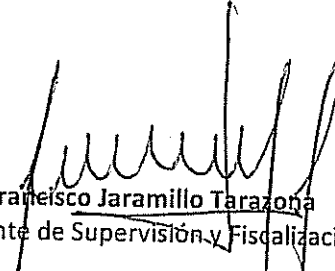


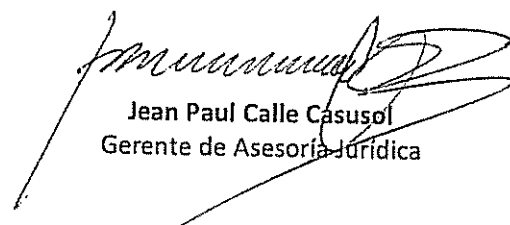
VI. RECOMENDACIÓN

159. En virtud de lo expuesto, se recomienda al Consejo Directivo aprobar el presente Informe, emitiendo opinión favorable respecto de la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC).

Atentamente,


Manuel Carrillo Barnuevo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos


Francisco Jaramillo Tarazona
Gerente de Supervisión y Fiscalización


Jean Paul Calle Casuso
Gerente de Asesoría Jurídica

Reg. Sal. No. 7413-14