OSITRAN
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
Sistema de Mesa de Partes

Fecha Reporte 08/03/2010
Hora Reporte 02:47 PM
Página 1

HOJA DE TRÁMITE

Nº REGISTRO **4438**
TIPO OFICIO
NÙMERO 321-2010-MTC/25
FECHA 08/03/2010
FOLIOS 1
RPTA

REMITENTE PEDRO ISAIAS MONTOYA HERNANDEZ
CARGO DIRECTOR GENERAL
CLASE MINISTERIOS
INSTITUCION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DIRIGIDO A: AGUILAR MEZA, CARLOS
ÀREA Gerencia General

ASUNTO QUINTA ADDENDA AL CONTRATO DE CONCESION DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DE LA REPUBLICA DEL PERU

NOTAS ADJ. COPIA FEDATEADA DE LA QUINTA ADDENDA ADP Y SUS ANTECEDENTES

ATENDIDO CON:

DERIVACIONES DE DOCUMENTO			
DERIVAR A:: (ÁREA / PERSONA)	**ACCIONES**	**FEC./DERV.**	
Gerencia General/AGUILAR MEZA, CARLOS		08/03/2010	V°B° M. ARAMBURU
GS	03	08/03	
O. Hernene	9	09/03	
F. JARAMILLO	3	09/03/3	
E. ORTIZ	3		
		09/03/10	

OBSERVACIONES

09/03/10

1. Archivar
2. Atención Urgente
3. Acción que corresponda
4. Atender directamente
5. Agregar a sus antecedentes
6. Archivo
7. Copia Informativa
8. Conversemos
9. Conocimiento y fines
10. Devolución
11. Difusión
12. Elaborar Presentación
13. Elaborar Ayuda Memoria
14. Opinión
15. Por corresponderle
16. Proyectar respuesta
17. Proceder según normatividad vigente
18. Publicar en la Página WEB
19. Revisión e Informe
20. Reformular
21. Responder directamente
22. Su cumplimiento
23. Trámite respectivo
24. Tomar nota y devolver

09.03.10

OSITRAN
GERENCIA GENERAL
- 8 MAR. 2010
RECIBIDO
Firma.....

09/3/10

OSITRAN
GERENCIA DE SUPERVISION
- 9 MAR 2010
RECIBIDO
FIRMA..... HORA: 10:00

09/03/2010

09-03-10

PERÚ | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Viceministerio de Transportes | Dirección General de Concesiones en Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación Económica y Social del Perú"

OSITRAN
MESA DE PARTES
08 MAR 2010
4438
Firma: Hora: 2:44

Lima, 05 MAR. 2010

OFICIO N° 321-2010-MTC/25

Señor
JORGE MONTESINOS CÒRDOVA
Gerente General
OSITRAN
Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar - San Isidro - Lima
Presente.-

Asunto : Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

Referencia : a)Oficio N° 0829-2010-GS-OSITRAN
b)Oficio N° 044-2010-MTC/25

Es grato dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia a), en relación a la suscripción de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Al respecto, mediante documento de la referencia b), esta Dirección remitió a su Representada copia fedateada de la citada addenda. No obstante a ello, mediante el presente documento remitimos adjunto copia y antecedentes de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, para su conocimiento y fines.

Hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y deferencia personal.

Atentamente,

PEDRO ISAIAS MONTOYA HERNÁNDEZ
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

Adj.: Copia fedateada de la Quinta Addenda AdP
Antecendetes de la Quinta Addenda AdP

OSITRAN
MESA DE PARTES
08 MAR 2010
4438
Firma:..... Hora:.....

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental
JAIME CARLOS SOTO FERNANDEZ
FEDATARIO TITULAR
R.M. N° 748-2009-MTC/01
Reg. N°: 835
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
12 FEB 2010

QUINTA ADDENDA
CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Señor Notario:

Sírvase extender en su Registro de Escrituras Públicas, una en la cual conste la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú (en adelante, el "CONTRATO DE CONCESIÓN"), que celebran de una parte el Estado de la República del Perú, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con domicilio en Jr. Zorritos Nº 1203, Lima 1, Perú, (en adelante, el "**CONCEDENTE**"), debidamente representado por el Viceministro de Transportes, Sr. **HJALMAR MARANGUNICH RACHUMI**, identificado con Documento Nacional de Identidad Nº 07603345, debidamente facultado por Resolución Suprema Nº 077-2009-MTC, de fecha 06/12/09 y autorizado con Resolución Ministerial Nº 853 -2009-MTC/01; y de la otra parte, La Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A (en adelante el "**CONCESIONARIO**"), con domicilio en Choquehuanca N° 710, San Isidro, Lima, Perú, debidamente representada por la Gerente General, señora **MARÍA LEONIE ROCA VOTO-BERNALES**, identificada con Documento Nacional de Identidad Nº 10270516, debidamente inscrita en la Partida Nº 119467758 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao - Oficina Lima; en los términos y condiciones siguientes:

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

1.1. Con fecha 11 de diciembre de 2006, se suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú (en adelante EL CONTRATO) entre EL CONCEDENTE debidamente representado por el MTC.

1.2. Con fecha 05 de febrero de 2008 se suscribió la Primera Addenda a EL CONTRATO que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 de EL CONTRATO, así como la entrega en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

1.3. Con fecha 06 de marzo de 2008 se suscribió la Segunda Addenda a EL CONTRATO mediante el cual se entregó en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

1.4. Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió la Tercera Addenda a EL CONTRATO que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas

especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

1.5. Con fecha 24 de noviembre de 2008 se suscribió la Cuarta Addenda a EL CONTRATO que tuvo por finalidad entregar en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto denominado CAP. FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, Gobierno Regional de Piura.

1.6. A la fecha, EL CONCESIONARIO ha solicitado realizar modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, suscrito con fecha 11 de diciembre de 2006, las cuales han sido evaluadas y analizadas por el CONCEDENTE.

1.7. En virtud de lo antes señalado, luego de una serie de reuniones entre las PARTES, a fin de revisar el contenido de la Addenda, EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO convinieron en celebrar la presente Addenda a EL CONTRATO, para el Diseño, Construcción, Mejora, Mantenimiento y Explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO

La presente Addenda tiene por objeto incluir la definición y procedimiento de pago y aprobación de las obras adicionales; agilizar el proceso de aprobación de los Planes Maestros; indicar que la instalación de puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos se realizará de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro; y definir la modalidad de pago de los Estudios Técnicos Previos; en consecuencia, modificar los numerales 1.77, 8.3.3, 8.3.4. y literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 y adicionar los numerales 8.24; y 2.6.4 del Anexo 17 del CONTRATO DE CONCESION.

CLÁUSULA TERCERA: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN

Mediante la presente Addenda, las PARTES acuerdan modificar los numerales 1.77, 8.3.3 , 8.3.4 y literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 y adicionar los numerales 8.24; y 2.6.4 del Anexo 17 del CONTRATO DE CONCESION.

3.1 <u>Modificación del numeral 1.77</u>

Se modifica el numeral 1.77 quedando redactado con el siguiente texto:

***"Obras"**, son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*

- *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
- *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental
JAIME CARLOS SOTO FERNANDEZ
FEDATARIO TITULAR
R.M. N° 746-2009-MTC/01
Reg. N°: 331
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
12 FEB 2010

- *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
- *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos.*
- *"Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o PARTES de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos."

3.2 <u>Modificación del numeral 8.3.3 y 8.3.4.</u>

Se modifica el numeral 8.3.3 y 8.3.4. quedando redactado de la siguiente manera:

"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.

El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con la conformidad este organismo, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva"

8. 3.4 OSITRAN dispondrá de tres (03) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de desarrollo. EL CONCEDENTE tendrá un plazo de tres (03) meses, contados a partir de la fecha de remisión por OSITRAN de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente."

3.3 <u>Modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8</u>

Se modifica el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, quedando redactado de la siguiente manera:

"1.4 <u>Terminal de Pasajeros</u>

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el CONCESIONARIO deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.

Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinadas por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro. "

3.4 <u>Incorporación del numeral 8.24</u>

Se adiciona a EL CONTRATO el numeral 8.24 con el siguiente texto:

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 <u>Cuando las Obras adicionales sean iguales o inferiores al 15% de los montos contratados</u>

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones por montos iguales o inferiores al 15% de los montos contratados conforme al proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

El CONCESIONARIO deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados, a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.

La documentación presentada por el CONCESIONARIO deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el CONCESIONARIO, deberá presentar necesariamente la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional."

8.24.2 <u>Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados</u>

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15% de los montos contratados, los montos adicionales a este porcentaje, serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

Las obras adicionales bajo ningún supuesto podrán ser mayores del cincuenta por ciento (50%) de los montos originalmente contratados.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental
JAIME CARLOS SOTO FERNANDEZ
FEDATARIO TITULAR
R.M. Nº 746-2009-MTC/01
Reg. Nº 3312 FEB 2010
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

En el expediente técnico del adicional, el CONCESIONARIO, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el expediente técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO por estas Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO"

3.5 Incorporación del numeral 2.6.4 del Anexo 17

Se modifica el numeral 2.6.4 del Anexo 17 – Esquema de Pago de Cofinanciamiento, quedando redactado con el siguiente texto.

"2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte del CONCESIONARIO y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:

a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
b) Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
c) Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario, se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera.
d) Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:
- *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO.*
- *Reconocidos como inversiones PAO, el CONCEDENTE pagará de acuerdo con lo previsto en el numeral 2.5 del anexo 17 del Contrato de Concesión de encontrarse vigente la Estructuración Financiera. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el CONCESIONARIO informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*

e) Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo."

CLÁUSULA CUARTA: REGLAS DE INTERPRETACION

4.1. Las PARTES declaran expresamente que sin perjuicio de las precisiones realizadas en la Cláusula Tercera del presente instrumento, las demás disposiciones de EL CONTRATO y de la PRIMERA, SEGUNDA, TERCERA y CUARTA ADDENDA a EL CONTRATO permanecen vigentes y con plena validez.

4.2. Asimismo, las PARTES acuerdan que el CONTRATO DE CONCESIÓN y las Addendas del mismo se interpretarán y ejecutarán como un solo instrumento.

4.3. En caso de conflicto en la interpretación y/o ejecución de los términos establecidos en el CONTRATO DE CONCESIÓN y los términos de la presente Addenda, primará lo establecido en ésta última.

4.4. Los términos que figuren en mayúscula en el presente instrumento y que no se encuentren expresamente definidos en éste, corresponden a los términos definidos en el CONTRATO DE CONCESIÓN o, en su defecto, a los términos definidos por las Leyes Aplicables o a términos que son corrientemente utilizados en mayúsculas.

CLÁUSULA QUINTA: DISPOSICIONES FINALES

Cualquiera de las PARTES podrá solicitar a la otra parte que la presente Addenda sea elevada a Escritura Pública, lo que ambas se obligan a realizar dentro de los siete (07) días útiles siguientes a la solicitud escrita de cualquiera de ellas en ese sentido.

Los gastos notariales y registrales que resulten aplicables serán de cuenta de quien solicite la elevación de esta Quinta Addenda a Escritura Pública.

CLÁUSULA SEXTA: OBLIGACION DE NO RESARCIMIENTO

Las PARTES dejan constancia que las modificaciones realizadas en la presente Addenda no genera obligación alguna de EL CONCEDENTE de resarcir o compensar a EL CONCESIONARIO. De igual modo, tampoco genera obligación alguna de EL CONCESIONARIO de resarcir o compensar a EL CONCEDENTE.

CLÁUSULA SETIMA: DECLARACIÓN

Las PARTES declaran que el presente documento respeta la naturaleza del CONTRATO DE CONCESIÓN, todas las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las PARTES.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

JAIME CARLOS SOTO FERNANDEZ
FEDATARIO TITULAR
R.M. N° 748-2008-MTC/01

Reg. N°: 855
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
12 FEB 2010

CLÁUSULA OCTAVA: VIGENCIA DE LA QUINTA ADDENDA

El presente instrumento entrará en vigencia en la fecha de su suscripción por las PARTES intervinientes.

En señal de conformidad, se suscribe el presente instrumento en tres (03) ejemplares originales de igual tenor y valor, uno para el CONCEDENTE, otro para el REGULADOR, y otro para el CONCESIONARIO en la ciudad de Lima a los 23 días del mes de diciembre de 2009.

Sírvase Señor Notario, elevar esta minuta a Escritura Pública, cuidando de insertar las cláusulas de Ley y la Resolución Ministerial No. 853 -2009-MTC por la que se aprueba la presente Addenda.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

HJALMAR MARANGUNICH RACHUMI
Viceministro de Transportes

Concesionaria Aeropuertos del Perú

MARÍA LEONIE ROCA VOTO-BERNALES
Gerente General

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

JAIME CARLOS SOTO FERNANDEZ
FEDATARIO TITULAR
R.M. N° 7[illegible]-2009-MTC/01
Reg. N°: 835
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
12 FEB 2010

ANEXO
IDENTIFICACION DEL CONCESIONARIO Y CONCEDENTE

CONCESIONARIO	:	Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A
INFORMACIÓN REGISTRAL	:	Partida Nº 119467758 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao
REPRESENTANTE	:	Sra. MARÍA LEONIE ROCA VOTO-BERNALES
IDENTIFICACION DEL REPRESENTANTE	:	DNI No. 10270516
AUTORIZACIÓN DEL REPRESENTANTE	:	Según poder inscrito en Partida Electrónica
DOMICILIO DEL CONCESIONARIO Y DEL REPRESENTANTE	:	Choquehuanca N° 710, San Isidro, Lima, Perú,
CONCEDENTE	:	**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**
REPRESENTANTE	:	Sr. HJALMAR MARANGUNICH RACHUMI Viceministro de Transportes
IDENTIFICACION DEL REPRESENTANTE	:	D.N.I. No. 07603345
AUTORIZACIÓN DEL REPRESENTANTE	:	Resolución Ministerial No. 853 -2009-MTC/01
DOMICILIO DEL CONCEDENTE Y DEL REPRESENTANTE	:	Jirón Zorritos No. 1203, Cercado de Lima, Lima

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

MRE 12:57
Despacho Vice Ministerial de Transportes
23 DIC. 2009
MESA DE PARTES
EXP.: 162148

INFORME N° 085 -2009-MTC/04.02.

A	:	SR. HJAMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI. Viceministro de Transportes del MTC.
REFERENCIA	:	Remite resolutivo y adjunta antecedentes.
ASUNTO	:	Expediente N° 080360 y otros
FECHA	:	Lima, 22 DIC. 2009

Tengo a bien dirigirme a usted con la finalidad de remitir dos copias autenticadas de la Resolución Ministerial N° 853-2009-MTC/01, que resuelve aprobar el texto de la Quinta addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, y se le autoriza para la suscripción de la misma, de acuerdo a lo establecido en la citada resolución. Se adjuntan antecedentes respectivos en 318 folios y original de la Addenda.

Atentamente,

LUIS ENRIQUE JIMÉNEZ BORRA
Director de la Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

LEJB/cma
Arch.Resolutivos.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental
PABLO MEZA COZ
FEDATARIO ALTERNO
R.M. Nº 748 - 2009 - MTC / 01
Reg. Nº 3622
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
22 DIC. 2009

REPUBLICA DEL PERU

Resolución Ministerial

Nº 853-2009-MTC/01

Lima, 21 de diciembre de 2009.

CONSIDERANDO:

Que, con fecha 18 de agosto de 2006 se otorgó la Buena Pro del Concurso de Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos al Consorcio Swissport – GBH Aeropuertos conformado por las Empresas GBH Investment S.A. y Swissport GBH –Perú;

Que, de acuerdo al cronograma que rigió el Concurso descrito en el considerando precedente, el Contrato de Concesión se suscribió el 11 de diciembre de 2006;

Que, para un mejor desempeño en la implementación de los mecanismos descritos para la ejecución de las obras detalladas en el Contrato de Concesión, se acordó suscribir una Quinta Addenda que perfeccione las prestaciones a cargo de las Partes;

Que, el Oficio Circular Nº 065-09-SCD–OSITRAN, recibido con fecha 23 de junio de 2009, se remite el Acuerdo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN de fecha 22 de junio de 2009 mediante el cual el Consejo Directivo de OSITRAN aprueba la opinión técnica contenida en el Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN del 22 de junio de 2009, elaborado por las Gerencias de Regulación, de Supervisión y de Asesoría Legal de OSITRAN, que opina favorablemente a la propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú;

Que, mediante carta de fecha 24 de abril de 2009, BBVA Banco Continental, en su condición de Acreedor Permitido, expresa su conformidad a la propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú;

Que, el literal f) del artículo 30º del Reglamento del Texto Único Ordenado de las Normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al Sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobado por D.S. Nº 060-96-PCM establece que son atribuciones de los sectores u organismos del Estado modificar el Contrato de Concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes;

Que, en tal sentido resulta necesario autorizar al funcionario que intervendrá en la suscripción de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Supremo Nº 059-96-PCM y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo Nº 060-96-PCM y el Decreto Supremo N° 021-2007-MTC;

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- Aprobar el texto de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, la misma que forma parte integrante de la presente resolución.

Artículo Segundo.- Autorizar al Viceministro de Transportes, para que en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones suscriba la Addenda a que se refiere el artículo anterior, así como los documentos que resulten necesarios para su formalización.

Regístrese, comuníquese.

Econ. ENRIQUE CORNEJO RAMÍREZ
Ministro de Transportes y Comunicaciones

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental
PABLO MEZA COZ
SECRETARIO ALTERNO
R.M. Nº 748 - 2009 - MTC / 01
Reg. Nº 2622
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
22 DIC. 2009

REPUBLICA DEL PERU

Resolución Ministerial

Nº 853-2009-MTC/01

Lima, 21 de diciembre de 2009.

CONSIDERANDO:

Que, con fecha 18 de agosto de 2006 se otorgó la Buena Pro del Concurso de Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos al Consorcio Swissport – GBH Aeropuertos conformado por las Empresas GBH Investment S.A. y Swissport GBH –Perú;

Que, de acuerdo al cronograma que rigió el Concurso descrito en el considerando precedente, el Contrato de Concesión se suscribió el 11 de diciembre de 2006;

Que, para un mejor desempeño en la implementación de los mecanismos descritos para la ejecución de las obras detalladas en el Contrato de Concesión, se acordó suscribir una Quinta Addenda que perfeccione las prestaciones a cargo de las Partes;

Que, el Oficio Circular Nº 065-09-SCD–OSITRAN, recibido con fecha 23 de junio de 2009, se remite el Acuerdo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN de fecha 22 de junio de 2009 mediante el cual el Consejo Directivo de OSITRAN aprueba la opinión técnica contenida en el Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN del 22 de junio de 2009, elaborado por las Gerencias de Regulación, de Supervisión y de Asesoría Legal de OSITRAN, que opina favorablemente a la propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú;

Que, mediante carta de fecha 24 de abril de 2009, BBVA Banco Continental, en su condición de Acreedor Permitido, expresa su conformidad a la propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú;

Que, el literal f) del artículo 30º del Reglamento del Texto Único Ordenado de las Normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al Sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobado por D.S. Nº 060-96-PCM establece que son atribuciones de los sectores u organismos del Estado modificar el Contrato de Concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes;

Que, en tal sentido resulta necesario autorizar al funcionario que intervendrá en la suscripción de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 059-96-PCM y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 060-96-PCM y el Decreto Supremo N° 021-2007-MTC;

SE RESUELVE:

Articulo Primero.- Aprobar el texto de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, la misma que forma parte integrante de la presente resolución.

Artículo Segundo.- Autorizar al Viceministro de Transportes, para que en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones suscriba la Addenda a que se refiere el artículo anterior, así como los documentos que resulten necesarios para su formalización.

Regístrese, comuníquese.

Econ. ENRIQUE CORNEJO RAMÍREZ
Ministro de Transportes y Comunicaciones

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

MTC
Oficina de Coordinación Administrativa
SECRETARÍA GENERAL
18 DIC 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA 4:04
FIRMA

MTC 0720
Despacho Vice Ministerial de Transportes
17 DIC. 2009
MESA DE PARTES
EXP.: 090360
158483
083424 2009
001230 2009
162148
092516

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

MEMORANDUM N° 2440 -2009-MTC/25

A : **Dr. HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RECHUMI**
Viceministro de Transportes

DE : **Dr. PEDRO MONTOYA HERNÁNDEZ**
Director General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Quinta Adenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

FECHA : Lima, 17 DIC. 2009

Es grato dirigirme a usted, en relación al asunto del rubro, para remitirle el proyecto de la Quinta Adenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, debidamente visado por la Oficina de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, asimismo adjuntamos el proyecto de Resolución Ministerial que aprueba el texto del mencionado documento y que autoriza al Viceministro de Transportes para que, en representación de este Ministerio, suscriba el referido documento.

Atentamente,

PEDRO ISAÍAS MONTOYA HERNÁNDEZ
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

Adj: Quinta Adenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú con sus antecedentes.

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

MTC
Despacho Vice Ministerial de Transportes
10 DIC. 2009
MESA DE PARTES
EXP.. 05 1230200

INFORME No. 3205 - 2009-MTC/08

PARA : **HJALMAR MARANGUNICH RACHUMI**
VICEMINISTRO DE TRANSPORTES

ASUNTO : Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

REFERENCIA :

a) Memorándum Nº 3949-2009-MTC/02.AL del 27.11.2009
b) Memorándum Nº 2252-2009-MTC/25 del 26.11.2009
c) Informe Nº 634-2009-MTC/25.CHR del 26.11.2009
d) Memorándum Nº 943-2009-MTC/12.08 del 21.07.2009
e) Oficio Nº 1491-2009-MTC/25 del 19.11.2009
f) Informe Nº 500-2009-MTC/25.SDM del 26.08.2009
g) Oficio Nº 295-2009-EF/15.01 del 03.11.2009
h) Informe Nº 214-2009-EF/67.01 del 02.11.2009
i) Carta Nº 1105/2009/GG/AdP del 28.10.2009.
j) Oficio Nº 268-2009-MTC/02 del 24.09.2009
k) Informe Nº 450-2009-MTC/25.RCL del 21.07.2009
l) Memorándum Nº 2965-2009-MTC/02.AL del 20.07.2009
m) Carta Nº 0707/2009/GG/AdP del 17.07.2009
n) Memorándum Nº 1697-2009-MTC/25 del 14.09.2009
o) Memorándum Nº 1676-2009-MTC/25 del 09.09.2009
p) Informe Nº 525-2009-MTC/25.RCL.SDM del 08.09.2009
q) Oficio Nº 601-2009-MTC/25
r) Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM del 29.04.2009
s) Oficio Nº 807-2009-MTC/25 del 16.06.2009
t) Informe Nº 320-2009-MTC/25 del 01.06.2009
u) Oficio Circular Nº 065-09-SCD-OSITRAN del 23.06.2009
v) Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN del 22.06.2009
w) Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.2008
x) Resolución Directoral Nº 002-2009-EF/68.01 del 05.02.2009
y) Memorándum Nº 685-2009-MTC/12. del 28.05.2009
z) Informe Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE del 27.05.2009
aa) Memorándum Nº 428-2009-MTC/12.08 del 01.04.2009
bb) Informe Nº 076-2009-MTC/12.08.DAE del 24.03.2009
cc) Memorándum Nº 1496-2008-MTC/12.08 del 18.12.2008
dd) Informes Nº 175-2008-MTC/12.08 del 16.12.2008
ee) Memorándum Nº 638-2009-MTC/12.08 del 18.05.2009
ff) Informe Nº 120-2009-MTC/12.08 del 04.05.2009
gg) Memorándum Nº 565-2009-MTC/25 del 01.04.2009
hh) Memorándum Nº 461-2009-MTC/12.08 del 07.04.2009
ii) Informe Nº 088-2009-MTC/12.08.DAE Del 27.03.2009
jj) Memorándum Nº 504-2009-MTC/09.02 del 18.03.2009
kk) Informe Nº 275-2009-MTC/09.02 del 17.03.2009
ll) Oficio Nº 153-2009-EF/15.01 del 25.05.2009 e Informe Nº 971-2009-EF/60.01 del 20.05.2009
mm) Oficio Nº 701-2009-MTC/25 del 21.05.2009
nn) Informe Nº 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA Del 20.05.2009
oo) Oficio Nº 068-09-GRE-OSITRAN del 06.05.2009
pp) Informe Nº 067-MTC/12.08.DAE del 17.03.2009
qq) Informe Nº 063-2009-MTC/12.08.DAE del 13.03.2009
Oficio Nº 255-2009-EF/15.01 del 15.09.2009

FECHA : Lima, 10 diciembre de 2009

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA JAVIER BOVER MERIÑO MTC

317

Al respecto, esta Oficina General de Asesoría Jurídica opina lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

1.1. Con fecha 11 de diciembre de 2006, se suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú (en adelante EL CONTRATO) entre EL CONCEDENTE debidamente representado por el MTC.

1.2. Con fecha 05 de febrero de 2008 se suscribió la Primera Addenda a EL CONTRATO que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 de EL CONTRATO, así como la entrega en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica, en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

1.3. Con fecha 06 de marzo de 2008 se suscribió la Segunda Addenda a EL CONTRATO mediante el cual se entregó en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

1.4. Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió la Tercera Addenda a EL CONTRATO que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

1.5. Con fecha 24 de noviembre de 2008 se suscribió la Cuarta Addenda a EL CONTRATO que tuvo por finalidad entregar en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto denominado CAP. FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura.

1.6. A continuación se desarrolla una breve descripción de Addendas suscritas entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos del Perú AdP.

Dichas Addendas son:

ADDENDA	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
1ra. Addenda	05 de febrero de 2008	Se establecen las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 de EL CONTRATO, así como la entrega en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto Internacional de Pisco
2da. Addenda	06 de marzo de 2008	Se entrega en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez
3ra. Addenda	17 de setiembre de 2008	Se consideran los siguientes aspectos : (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO)

www.mtc.gob.pe Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

ADDENDA	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
		que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones
4ta. Addenda	24 de noviembre de 2008	Se entrega en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto denominado CAP. FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura

1.6. A la fecha, EL CONCESIONARIO ha solicitado realizar modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, suscrito con fecha 11 de diciembre de 2006, las cuales han sido evaluadas y analizadas por el CONCEDENTE.

1.7. En virtud de lo antes señalado, luego de una serie de reuniones entre las PARTES, a fin de revisar el contenido de la Addenda, EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO convinieron en celebrar la presente Addenda a EL CONTRATO, para el Diseño, Construcción, Mejora, Mantenimiento y Explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

II. MARCO LEGAL Y CONTRACTUAL

2.1 El análisis del presente informe se realiza de acuerdo a lo establecido en el inciso d) del artículo 32° y artículo 33°[1] del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM, las cuales permiten realizar modificaciones al Contrato siempre que se respete (i) la naturaleza de la Concesión; (ii) las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y (iii) el equilibrio financiero para ambas partes.

2.2 Asimismo, de acuerdo a lo señalado en el inciso f) del Artículo 30°[2] del Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al Sector Privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios

[1] *"Artículo 32.- El Estado podrá:*
(...)
d) modificar la concesión cuando ello resulte conveniente de acuerdo al artículo siguiente.

Artículo 33.- Cuando resultare conveniente modificar la concesión, las partes procurarán respetar, en lo posible, lo siguiente:
a) la naturaleza de la concesión;
b) las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y,
c) el equilibrio financiero para ambas partes:"

[2] *"Artículo 30.- Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:*
(...)
f) modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes; (...)"

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA JAVIER BOYER MERINO MTC

316

públicos, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 060-96-PCM, es atribución de los sectores y/u organismos del Estado modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

2.3 Adicionalmente, el presente informe se realiza respetando el procedimiento establecido en la Cláusula Décimo Séptima[3] del Contrato de Concesión, el cual permite a las Partes del Contrato, por mutuo acuerdo, modificar los términos del Contrato siempre que se cuente previamente con la opinión favorable de OSITRAN y opinión de los Acreedores Permitidos en tanto mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado por el Concedente; indicando además que dichas modificaciones entrarán en vigencia en el momento en que las Partes suscriban la Escritura Pública correspondiente.

III. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

3.1 De acuerdo a lo descrito por la DGCT mediante sus Informes Nº 634-2009-MTC/25.CHR del 26.11.2009, Informe Nº 500-2009-MTC/25.SDM del 26.08.2009, Informe Nº 214-2009-EF/67.01 del 02.11.2009, Informe Nº 450-2009-MTC/25.RCL del 21.07.2009, Informe Nº 525-2009-MTC/25.RCL.SDM del 08.09.2009, Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM del 29.04.2009 e Informe Nº 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA. Asimismo, según comunicaciones emitidas por parte del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, OSITRAN mediante Oficio Nº 068-09-GRE-OSITRAN del 06.05.2009, Oficio Circular Nº 065-09-SCD-OSITRAN del 23.06.2009 e Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN del 22.06.2009.

Y, finalmente, las comunicaciones formuladas por parte del Ministerio de Economía y Finanzas MEF, mediante Oficio Nº 295-2009-EF/15.01 del 03.11.2009 e Informe Nº 214-2009-EF/67.01 del 02.11.2009, la propuesta de modificación del Contrato de Concesión se refiere a la solicitud del Concesionario de modificar e incorporar diversas cláusulas y acápites en los Anexos al Contrato de Concesión

3.2 Las materias a ser incluidas en la Propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú,

---

[3] *CLÁUSULA DÉCIMO SETIMA MODIFICACIONES AL CONTRATO*
17.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el 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.

La Parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN.
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.
17.2 La solicitud que en ese sentido realice el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones
económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
17.3 De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, o a solicitud expresa de los Acreedores Permitidos respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibro económico – financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
17.4. Cualquier modificación al Contrato que implique un impacto fiscal y financiero requerirá previa opinión del Ministerio de Economía y Finanzas y la consecuente autorización para efectuar dicho cambio.
17.5 Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA JAVIER SOYER MERINO MTC

son: a.- la definición y procedimiento de pago y aprobación de las obras adicionales; b.- agilizar el proceso de aprobación de los Planes Maestros; c.- indicar que la instalación de puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos se realizará de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro; y d.- definir la modalidad de pago de los Estudios Técnicos Previos; en consecuencia, e.- modificar los numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 y adicionar los numerales 8.24; y 2.6.4 del Anexo 17 del **CONTRATO DE CONCESION.**

3.3 Con el presente Informe se analizarán los aspectos comentados en el Informe OSITRAN, señalando en primer término las cláusulas a modificar, luego la propuesta de modificaciones así como el análisis, comentarios y/o observaciones que realiza el Regulador con las absoluciones al respecto efectuadas por la DGCT, que sustentan las cláusulas que se proponen en la propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión.

3.4 Los comentarios que se realizan en el presente Informe se circunscriben a si el proyecto de Addenda remitido por la DGCT cumple con los requisitos establecidos tanto en la normativa de la materia como en lo señalado en la Cláusula Décimo Séptima del Contrato de Concesión, referidas a que el análisis previo de una modificación del Contrato de Concesión requiere el respeto a la naturaleza de la concesión, a las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y al equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

3.5 Asimismo, considerando que la Cláusula Décimo Séptima del Contrato de Concesión señala que, en todo proceso de modificación del Contrato de Concesión se debe contar previamente con la opinión favorable de OSITRAN, se infiere que dicha opinión es necesaria para proseguir con el proceso de modificación solicitado.

3.6 Sobre este punto, considerando que el Acuerdo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN de fecha 22.06.2009 el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó la opinión técnica contenida en el Informe Nº 019-09-GRE-GAL-OSITRAN elaborado por sus Gerencias de Regulación, Supervisión y de Asesoría Legal (en adelante Informe OSITRAN), Opinión Técnica favorable, por lo que resulta posible analizar la propuesta de modificación presentada.

3.7 Asimismo, en vista que mediante la Carta Nº 0395/2009/GG/AdP de fecha 27.04.2009, de AdP, se adjunta la carta s/n del 24.04.2009, a través de la cual, el Banco Continental del Perú, quien en su calidad de Acreedor Permitido expresa su opinión favorable a la modificación del Contrato de Concesión a efectuarse a través de la Quinta Addenda, razón por la cual, podemos considerar que el presente proceso de modificación cumple con las formalidades establecidas en el Contrato de Concesión.

3.8 Cabe anotar que, la manifestación que realizan los Acreedores Permitidos no tienen carácter vinculante para las Partes, pero si resulta importante en razón a la transparencia que debe existir en el presente proceso, todo ello, con la finalidad que los acreedores tengan conocimiento de toda enmienda contractual que se realice, siempre y cuando mantenga un Endeudamiento Garantizado Permitido.

IV. RESPECTO A LA COMPETENCIA DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

4.1 De conformidad con lo establecido en los Artículos 28º y 29º del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 021-2007-MTC – en adelante ROF- la Oficina General

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA • MTC •

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA • MTC • JAVIER BOYER MERINO

315

de Asesoría Jurídica es el órgano de asesoramiento encargado de asesorar y emitir opinión sobre los asuntos de carácter jurídico de competencia de la Alta Dirección.

4.2 De otro lado, el Artículo 78° del ROF, establece que la Dirección General de Concesiones en Transportes DGCT es el órgano de línea de ámbito nacional, encargado de la coordinación de todas las tareas relacionadas con la implementación y monitoreo de los proyectos otorgados al sector privado desde la celebración del contrato hasta su terminación.

4.3 Respecto a las funciones específicas de la mencionada Dirección, el Artículo 79° del ROF señala lo siguiente:

"Artículo 79.- La Dirección General de Concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:
(...)
c) Efectuar el seguimiento del cumplimiento de las obligaciones contractuales en los contratos de concesión y participación público privada suscritos por el Sector.
(...)
e) Resolver las controversias con la parte contractual privada, en el marco de los contratos correspondientes.
f) Administrar la relación contractual durante su vigencia hasta su terminación.
g) Proponer modificaciones que adapten los contratos ante circunstancias que afecten los fines establecidos en el diseño de los mismos.
h) Emitir opinión sobre las propuestas de modificación de los contratos.
(...)."

4.4 Asimismo, conforme a lo establecido en el Artículo 1° de la Resolución Ministerial N° 882-2008-MTC/02 de fecha 27.11.2008, se autorizó al Director General de la Dirección General de Concesiones en Transportes DGCT para que, en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, apruebe los actos administrativos y actos de administración necesarios para la adecuada implementación de los contratos de concesión de los proyectos de infraestructura de transporte y de servicios públicos otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra modalidad que involucre una relación contractual de mediano o largo plazo.

4.5 Como se observa, conforme a las funciones otorgadas por el ROF y las expresamente autorizadas por resolución ministerial, la DGCT es el órgano que administra los contratos de concesión suscritos por el Sector, así como es la dependencia técnica encargada de analizar y opinar sobre todas las propuestas de modificación a los citados contratos.

4.6 Por lo mencionado, corresponde a la DGCT sustentar todos los aspectos técnicos, legales y económico – financieros que se incorporen en las propuestas de modificación contractual y, principalmente, le corresponde analizar y sustentar que las modificaciones presentadas respeten la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes, en el marco de lo establecido en el Contrato de Concesión.

4.7 Por otro lado, cabe indicar que de acuerdo a los artículos 46° y 51° del Reglamento de Organización y Funciones del MTC aprobado según Decreto Supremo N° 021-2007-MTC, la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante DGAC) es un órgano de línea de ámbito nacional encargado de fomentar, normar y administrar el desarrollo de las actividades de transporte aéreo y la navegación aérea civil dentro del territorio

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC JAVIER BOYER MERINO

www.mtc.gob.pe Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

peruano y por su parte la Dirección de Regulación y Promoción es la unidad orgánica responsable de formular proyectos de normas, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con las actividades de transporte aéreo o infraestructura aeroportuaria así como promueve el desarrollo de la aviación civil en el Perú, proponiendo políticas de ingreso al mercado aerocomercial. Asimismo, conforme al Artículo 51° del ROF destacan importantes funciones en el ámbito de la citada Dirección, tales como, inciso f) Evaluar el mercado comercial aeronáutico y proponer medidas para el desarrollo de la oferta y la demanda de los servicios aéreos. g) Proponer políticas de ingreso al mercado aerocomercial. h) Implantar y vigilar el cumplimiento del Plan Estratégico Nacional de Aeronáutica Civil - PENAC. i) Proponer la aprobación de los estudios necesarios para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria así como realizar la supervisión general de los estudios de construcción, mejoramiento y rehabilitación de esta infraestructura. Asimismo, recomendar la apertura o clausura de aeropuertos y/o aeródromos públicos y privados a nivel nacional.

4.8 Por ello, de conformidad con las funciones otorgadas por el ROF, el análisis que realiza esta Oficina General con el presente informe se circunscribe a verificar que las modificaciones que acuerden el Concedente y el Concesionario por intermedio de la Quinta Addenda cumplan con las formalidades y los parámetros establecidos en la normativa de la materia y en el Contrato de Concesión.

4.9 Asimismo, la evaluación que realice esta Asesoría Jurídica respecto de las propuestas de modificación que se acuerdan en la Quinta Addenda al Contrato de Concesión se realizan en base a la fundamentación de los aspectos técnicos y económicos que son sustentados por la DGAC, en vista que dicho aspecto excede a las facultades otorgadas a esta Oficina General y a la materia de su competencia.

V. ANÁLISIS DEL PROYECTO DE QUINTA ADDENDA AL CONTRATO DE CONCESIÓN

NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES DE LA CONCESIÓN

5.1 El objeto, otorgamiento y ámbito de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú, está referido, según lo dispone la Cláusula Segunda del Contrato de Concesión a lo siguiente:

5.2 **Naturaleza Jurídica**

La Concesión materia del Contrato, se otorga como parte del proceso emprendido por el Estado de la República del Perú para la transferencia de actividades productivas al sector privado. Este proceso tiene por objeto mejorar la calidad de los servicios y aumentar 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.

La transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de la titularidad de la infraestructura que forma parte de los Aeropuertos, la misma que en todo momento mantiene su condición de pública. En ese sentido, el CONCESIONARIO adquiere la titularidad de la Concesión durante la vigencia de la misma.

El objeto del derecho de Concesión es el diseño, la construcción, mejora, Mantenimiento y Explotación de una obra pública de infraestructura por un tiempo determinado.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA • MTC •

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA • MTC • JAVIER SOYER MERINO

314

Los actos de disposición y la constitución de derecho sobre la Concesión deben ser compatibles con esa naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del OSITRAN.

Objeto

Mediante el Contrato de Concesión, el CONCEDENTE otorga en Concesión al CONCESIONARIO, el diseño, la construcción, mejora, Mantenimiento y Explotación de los Aeropuertos.

Las principales actividades y prestaciones que forman parte de la Concesión y por lo tanto son objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato de Concesión, son las siguientes: a) La entrega, transferencia, uso y reversión de los Bienes de la Concesión que se regula en la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión b) Diseño, financiamiento y construcción de las Obras, y adquisición de equipamiento, según se detalla en la Cláusula Octava del Contrato de Concesión. c) El mantenimiento los Bienes de la Concesión, según los términos de la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión d) Explotación de la Concesión conforme a las condiciones de la Cláusula Sétima del Contrato de Concesión.

Modalidad

La modalidad bajo la cual se otorga la Concesión es la cofinanciada por el Estado de la República del Perú, de conformidad con el literal c) del Articulo 14 del TUO - Decreto Supremo N° 059-96-PCM, bajo la figura de ingreso mínimo garantizado.

Caracteres

El Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única, sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la cláusula 2.2 que antecede.

El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada

5.3 Las materias a ser incluidas en la Propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú, son: a.- la definición y procedimiento de pago y aprobación de las obras adicionales; b.- agilizar el proceso de aprobación de los Planes Maestros; c.- indicar que la instalación de puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos se realizará de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro; y d.- definir la modalidad de pago de los Estudios Técnicos Previos; en consecuencia, e.- modificar los numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 y adicionar los numerales 8.24 y 2.6.4 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

a.- <u>Respecto a la definición y procedimiento de pago y aprobación de las obras adicionales</u>

Propuesta formulada por el Concedente mediante Oficio N° 601-2009-MTC/25.

1) Mediante Oficio N° 601-2009-MTC/25, de fecha 04.05.2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes, en su calidad de administrador del Contrato de

Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú[4], solicitó al Organismo Regulador su **opinión técnica no vinculante** a la propuesta de modificación al referido Contrato, de conformidad con la normativa vigente[5] y las disposiciones contractuales que resultasen aplicables[6].

2) A efectos de lo resuelto por ese informe, sólo nos centraremos en la propuesta de "Adicionales de Obra" y su forma de reconocimiento para su posterior pago al Concesionario.

3) Mediante Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM, la Dirección General de Concesiones en Transportes DGCT señaló que es factible que en todo proyecto de inversión sea necesaria la construcción de obras para poder cumplir con el objetivo de la "obra principal"; **la misma que guarda coherencia con la necesidad de la infraestructura inicialmente planteada y que no se encuentra contemplada en el expediente técnico aprobado.**

---

[4] *De las Funciones de la Dirección General de Concesiones en Transportes*
Artículo 79.- La Dirección General de Concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:
(...)
f) Administrar la relación contractual durante su vigencia hasta su terminación.

[5]

DS. 059-96-PCM
Artículo 32.- El Estado podrá:
d) modificar la concesión cuando ello resulte conveniente de acuerdo al artículo siguiente.
Artículo 33.- Cuando resultare conveniente modificar la concesión, las partes procurarán respetar, en lo posible, lo siguiente:
a) la naturaleza de la concesión; b) las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y, c) el equilibrio financiero para ambas partes:

DS. 060-96-PCM
Artículo 30.- Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:
f) modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes;

Ley Nº 26917
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 el informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

[6] *Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú*
17.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el 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. La Parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN. 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.
17.2 La solicitud que en ese sentido realice el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
17.3 De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, o a solicitud expresa de los Acreedores Permitidos respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibro económico – financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
17.5 Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA JAVIER BOYER MERINO MTC

4) En tal sentido se incluyó en el proyecto de 5º Addenda al Contrato de Concesión: (i) una definición de "Obras Adicionales" así como (ii) los mecanismos bajo los cuales el Estado Peruano reconocería al Concesionario las citadas Obras, para lo cual, se incluyó un procedimiento que atendiera a dicha finalidad.

5) A continuación, pasamos a exponer la propuesta de este Ministerio, la opinión del Organismo Regulador y del Concedente (atendiendo lo expuesto por el OSITRAN)

3.2 Inclusión de la denominación de "Obras Adicionales"

a. Opinión del Concedente

Mediante el Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM se propuso incluir en el numeral 1.77 el concepto de Obras Adicionales con el siguiente texto:

> *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*

Al respecto, debemos señalar que mediante Carta Nº 0157/2009/GG/AdP, el **Concesionario señaló que en toda inversión es factible de generar "obras adicionales", las cuales no fueron previstas inicialmente y que merecen ser reguladas,** atendiendo a un criterio de transparencia y considerando que el pago que se realiza de éstas son recursos públicos. Por ello, Aeropuertos del Perú S.A indicó que es necesario contar con una definición en el Contrato de Concesión que precise la oportunidad y forma de cuándo esto es posible.

Asimismo, el Concesionario señaló que los conceptos de intervenciones adicionales que surgen como consecuencia de la ejecución de un plan de obras están permitidos en la Ley de Contrataciones vigente.

Por otro lado, la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.08, indicó lo siguiente:

> *" (...)los expedientes técnicos de obras son elaborados en gabinete en base a consideraciones y supuestos técnicos teóricos (calidad de suelos, distancias de canteras, rendimiento de equipos mecánicos, presencia de lluvias, suministro de materiales, metrados de actividades etc)) <u>que durante el desarrollo de los trabajos son muy susceptibles de variar, originando trabajos adicionales o deductivos</u> y ampliaciones de plazo, siendo responsabilidad de la supervisión de obra la verificación o validación de las causales que los originan."*

En ese sentido, la Dirección General de Aeronáutica Civil concluyó que es procedente reconocer adicionales y/o deductivos.

Asimismo, debemos indicar que la Ley de Adquisiciones y Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Legislativo 1017 regula el concepto de las *"obras adicionales"*.

www.mtc.gob.pe Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

En efecto, es factible que en todo proyecto sea necesaria la construcción de nuevas obras que permitan cumplir con el objetivo de la obra principal, aprobada por el Estado Peruano mediante los expedientes técnicos.

Por otro lado, cabe señalar que la definición propuesta para "Obras Adicionales" en el Contrato de Concesión puede aplicarse a todas las obras e inversiones que debe realizar el Concesionario, según lo dispuesto en el Contrato de Concesión que son: (i) Obras obligatorias; Obras del Plan Maestro de Desarrollo; (iii) Obras de Rehabilitación y Mejoramiento; (iv) Inversiones en Mantenimiento; y (v) Equipamiento.

En tal sentido, esta Dirección, en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil y el Concesionario, consideraron viable y conveniente que el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú regule el concepto de las *"obras adicionales"* y poder, de esta manera, dar solución al problema de los trabajos que tienen que realizarse para poder terminar la obra principal, pero que no se encuentran contemplados en el expediente técnico aprobado.

Por lo expuesto, mediante Oficio Nº 601-2009-MTC/25, se propuso incorporar al Contrato de Concesión la definición de "obras adicionales".

b. Opinión del Organismo Regulador

Mediante Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, que contiene la opinión técnica no vinculante del Regulador, se indicó respecto a ello lo siguiente:

> *"32. **El actual Contrato de Concesión no prevé el reconocimiento de Adicionales de Obra durante la ejecución de las Inversiones Obligatorias, tanto del periodo inicial, como del periodo remanente**.*
>
> *En el desarrollo de cualquier tipo de inversión, indistintamente del sector que lo ejecute (Público o Privado), **es probable que surja la necesidad de realizar Obras Adicionales, de no haber sido consideradas en el Expediente Técnico, ni el contrato cuya realización resulta indispensable y/o necesaria para dar cumplimiento a la meta prevista de la Obra Principal**.*
>
> *34. **En ese sentido, consideramos que es conveniente incorporar en la Cláusula Primera de Definiciones, el concepto de "Obras Adicionales"**. Asimismo, es necesario que en vista de la inclusión de la definición de "Obras Adicionales, también se añada el concepto de "Deductivos de Obra", **debiendo considerar para el efecto que éstos se refieren a aquellos componentes o partes de la obra que estando incluidos en el expediente técnico aprobado, ya no resulta necesarios ejecutarlos por razones debidamente justificadas.** En consecuencia, se propone que el numeral 1.77 quede redactado de la siguiente manera:*
>
> ***"Obras"**, son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*
>
> - *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*

312

- *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
- *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
- *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*
- *"Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o partes de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos.

35. ***En conclusión, se propone emitir opinión favorable, pero recomendamos la inclusión del término "Deductivo de Obra", por las consideraciones expuestas en los párrafos anteriores.***"

c. Opinión del Concedente a propósito de lo expuesto por el Regulador

El Organismo Regulador ha propuesto la incorporación de los *"Deductivos de Obra"*, como aquellos componentes del proyecto que no resultan necesarios ejecutar por razones debidamente justificadas.

Al respecto, esta Dirección considera que en los proyectos de inversión pública, desde su etapa de diseño a la de su concretización, pueden existir circunstancias que alteren la finalidad o el hecho que fundamentó su ejecución, entendiendo con ello la necesaria modificación de la forma o características del mismo.

Ello sirve de fundamento tanto para incorporar nuevas inversiones como para retirarlas, pues, si deja de existir la necesidad que sustentó determinado requerimiento de inversión, no existe lógica alguna que argumente su ineludible ejecución.

Por consiguiente, consideramos conveniente aceptar la propuesta formulada por el Organismo Regulador, en tanto, atiende a la naturaleza de las inversiones que se realizan en el marco de esta Concesión y respeta el criterio de eficiencia que señala la Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC

www.mtc.gob.pe Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

d. Texto de la Addenda

Atendiendo a lo señalado en apartados anteriores, convenimos en señalar que la cláusula 1.77 del Contrato de Concesión queda redactada de la siguiente forma:

> *"Obras", son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*
>
> *• "Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
>
> *• "Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
>
> *• "Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
>
> *• "Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos.*
>
> *• "Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o partes de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*
>
> *Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezarán a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos."*

3.3 Procedimiento para las obras adicionales cuando sean menores o iguales al 15% del monto contratado, y cuando sobrepasen dicho límite.

a. Opinión del Concedente

Mediante Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM se propuso adicionar al Contrato de Concesión el numeral 8.24 con el siguiente texto:

> *"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales*
>
> *8.24.1 <u>Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del expediente técnico aprobado</u>*

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA • MTC •

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA • MTC • JAVIER BOYER MERINO

321

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado contrato original suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

8.24.2 <u>Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% del expediente técnico aprobado</u>

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, éstas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

Una vez aprobado el expediente, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO.

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos".

Sobre el particular debemos indicar que para determinar el procedimiento de las obras adicionales, se consideró como referencia lo establecido en el Decreto Legislativo Nº 1017 - Ley de Contrataciones del Estado.

En efecto, el artículo 41º de la citada norma establece lo siguiente:

"Artículo 41.- Prestaciones adicionales, reducciones y ampliaciones

(...)Tratándose de obras, las prestaciones adicionales podrán ser hasta por el quince por ciento (15%) del monto total del contrato original, restándole los presupuestos deductivos vinculados, entendidos como aquellos derivados de las sustituciones de obra directamente relacionadas con las prestaciones adicionales de obra, siempre que ambas respondan a la finalidad del contrato original. Para tal efecto, los pagos correspondientes serán aprobados por el Titular de la Entidad.

En el supuesto de que resultara indispensable la realización de prestaciones adicionales de obra por deficiencias del Expediente Técnico o situaciones imprevisibles posteriores a la suscripción del contrato, mayores a las establecidas en el segundo párrafo del presente artículo y hasta un máximo de cincuenta por ciento (50%) del monto originalmente contratado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al proyectista, el Titular de la Entidad podrá decidir autorizarlas. Para ello se requerirá contar con la autorización del Titular de la Entidad, debiendo para la ejecución y el pago contar con la autorización previa de la Contraloría General de la República y con la comprobación de que se cuentan con los recursos

www.mtc.gob.pe Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

necesarios. En el caso de adicionales con carácter de emergencia dicha autorización se emitirá previa al pago. La Contraloría General de la República contará con un plazo máximo de quince (15) días hábiles, bajo responsabilidad, para emitir su pronunciamiento. Dicha situación debe ponerse en conocimiento de la Comisión de Presupuesto y Cuenta General de la República del Congreso de la República y del Ministerio de Economía y Finanzas, bajo responsabilidad del Titular de la Entidad".

En efecto, para el caso de las obras públicas se prevé que, siempre y cuando las prestaciones adicionales respondan a la finalidad del contrato original, se puede contratar hasta por el 15% (quince por ciento) del monto total del contrato original. Caso contrario, es decir, si la prestación adicional superara el 15%, será necesaria la autorización de Contraloría.

Lo expuesto en el artículo 41° del Decreto Legislativo mencionado responde a una lógica de eficiencia, expresada en lograr la culminación de la obra en el más corto plazo posible y no interrumpir la dinámica de la misma, siempre y cuando el costo de estos *"adicionales"* sean inferiores al 15% de los montos totales contratados.

Sin embargo, si fuera necesario realizar un gasto de mayor envergadura (la Ley ha señalado que el monto sea mayor a 15% del contrato original) para poder terminar una obra, resulta razonable que este expediente técnico sea evaluado por el Titular de la Entidad, y que antes de la ejecución y pago de la misma se cuente con la autorización de Contraloría.

Ahora, la DGCT reconoce las diferencias existentes entre un contrato de obra pública y una concesión, sin embargo, resulta pertinente mencionar que al ser la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia una de tipo cofinanciada, la lógica presente en las inversiones realizadas por el Concesionario no se distancia mucho del esquema de financiamiento adoptado en una obra pública.

En este sentido, resulta pertinente adoptar el esquema general de reconocimiento de las obras adicionales por la Ley de Contrataciones del Estado (DL. 1017) y adecuarlo a las características del Contrato de Concesión. En tal sentido se propuso el siguiente esquema:

- OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado, suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27[7] del Contrato de Concesión; y

- Cuando las Obras Adicionales sean mayores al 15% del expediente técnico aprobado, deben ser aprobadas por el Concedente – a través de la DGAC del MTC - con opinión previa de OSITRAN. El procedimiento que se establece para ello es otorgar al organismo regulador un plazo de diez (10) días calendario para emitir su pronunciamiento, y un plazo similar a la DGAC para aprobarlo, de corresponder.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC

[7] *Anexo 27 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú. Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías*

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC - JAVIER NOYER MERINO

www.mtc.gob.pe Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

317

b. Opinión del Organismo Regulador

Mediante Informe N° 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, que contiene la opinión técnica no vinculante del Regulador, se indicó respecto a ello lo siguiente:

*"37. Consideramos que, **dado que deben reconocerse las "Obras Adicionales", debiera ser procedente la incorporación de un procedimiento para la tramitación de dichas obras. No obstante ello, es conveniente hacer las precisiones que se exponen en los siguientes párrafos**.*

38. El Concesionario en cumplimiento del Anexo 27 – Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividad de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultoría, realiza procesos de selección (Licitación Pública Internacional, Licitación Pública Nacional, Proceso de Solicitud de Propuestas y Adjudicación Directa) en los cuales, con excepción de la Adjudicación Directa, el Concedente participa como miembro del Comité de los Procesos.

*39. En el Proceso de Selección, **el Comité Especial adjudica la Buena Pro a la oferta del Postor que presente la menor propuesta económica (el precio más bajo). Sobre la base de la oferta seleccionada, y sobre la cual se ha adjudicado la buena pro, el Concesionario suscribe el Contrato para la ejecución de la obra convocada**.*

*40. En este sentido, **se debe tomar en consideración que el Expediente Técnico aprobado por el Concedente y con el cual se inició el proceso de selección, contiene un Valor Referencial, el cual podría no concordar con el monto ofertado por el Postor Seleccionado por el Comité Especial y con el cual el Concesionario suscribió el Contrato correspondiente**, y **no sobre el monto del Expediente Técnico aprobado** que finalmente **sólo tenía carácter referencial** para efectos de iniciar el respectivo proceso de selección.*

*41. Respecto al Procedimiento **para obras adicionales menores o iguales al 15%**, se debe hacer las siguientes precisiones:*

- *Que, si bien es cierto que los adicionales de obra que no excedan del 15% del Monto Contratado, son aprobados directamente por el Concesionario A cada uno de los Contratistas selecciones a través del proceso de selección, **resulta necesario precisar a nivel contractual que el Concesionario debe presentar a OSITRAN documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados a efectos de verificar los porcentajes de adicionales respecto a la Obra Contratada.***
- *La documentación presentada por el Concesionario **deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC**, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.*
- *En la documentación que sustenta el Adicional de Obra, **el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.***

42. De otro lado, con relación a las Obras Adicionales superiores al 15%, se debe precisar que:

- *En la documentación que sustenta el Adicional de Obra, **el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.***
- *Dado que sobre este punto se adopta un tratamiento similar al previsto en el Artículo 41° del Decreto Legislativo N° 1017 "Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Contrataciones del Estado", **debe precisarse que el referido dispositivo normativo considera un tope máximo de 50% hasta el cual se pueden tramitar las obras adicionales que superen el 15% del monto inicialmente contratado**.*
- *De acuerdo a lo anterior, **resultaría conveniente que las partes consideren un monto máximo** hasta el cual se **puedan tramitar las obras adicionales que sean superiores al 15%, pudiendo las partes, de estimarlo pertinente, adoptar el tope máximo fijado en la vigente Ley de Contrataciones del Estado**.*
- *Por otra parte, **consideramos que también resultaría conveniente que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%; sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimientos establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública –SNIP** en lo que resulte aplicable.*

43. Por lo tanto, de acuerdo a lo expuesto en este sección, se propone que el numeral 8.24 quede redactado de la siguiente manera:

8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras adicionales sean iguales o inferiores al 15% de los montos contratados

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% de los montos en virtud del Anexo 27 del CONTRATO.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados, a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.

La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

8.24.2 Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC JAVIER SOTO RIVERO

309

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, estas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente del adicional a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

En el expediente técnico del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el expediente técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO por estas Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO"

En consecuencia, el Organismo Regulador emitió opinión favorable, sin embargo, recomienda determinadas precisiones a la propuesta formulada por el Concedente, las mismas que se detallan a continuación:

c. Opinión del Concedente a propósito de lo expuesto por el Regulador.

c.1 Respecto a las obras adicionales cuyo monto no supere el 15% del monto contratado.

Sobre el particular, tanto el Regulador como este Ministerio son conscientes de que pueden existir determinados eventos que impliquen la realización de nuevas inversiones, las mismas que no habían sido aprobadas previamente en el expediente técnico. Por ello, y atendiendo a la naturaleza cofinanciada de esta Concesión, era imprescindible regular la forma de su reconocimiento para su posterior pago.

Respecto al cambio de unidad de referencia para el cálculo del valor del 15% de la obra adicional, si bien la propuesta inicial contenía al valor referencial, es necesario señalar que en tanto este nuevo componente de inversión no fue proyectado inicialmente, debería ser aquel que refleje una proporción sobre el costo real de la obra, el mismo que se representa en el monto contratado y no el que puede figurar en el expediente técnico.

Con ello, cada obra adicional guardará directa relación con el costo que asumió el contratista y no con el proyectado como valor referencial, montos que pueden diferenciarse y que – en determinado supuesto – podrían implicar porcentajes mayores al 15% del pactado en el contrato de obra pero que respetan ese mismo porcentaje del monto referencial.

Finalmente, si bien el valor referencial se presenta como un aproximado del costo de la obra y toma en consideración proyecciones en función a los precios de

www.mtc.gob.pe Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

mercado o el posible importe monetario de la ejecución de la obra, el monto efectivamente contratado refleja la verdadera implicancia económica del proyecto de inversión, por lo cual, sirve como mejor parámetro más certero para autorizar una obra adicional.

Por lo expuesto, esta Dirección acepta la recomendación expuesta por OSITRAN respecto a que el porcentaje del 15% debe ser con relación a los montos contratados de las obras adicionales.

Asimismo, el Regulador señala la necesidad de presentarle documentación sustentatoria de los adicionales de obra, esta Dirección concuerda con ello en tanto dicho requisito favorecerá la acción de control y posterior reconocimiento del monto efectivamente invertido; así como, cuando se solicita la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación, lo cual ayudará a un mejor resolver tanto por OSITRAN como por el Concedente.

Por otro lado, coincidimos con el procedimiento que ha señalado por el Organismo Regulador en tanto el monto sea mayor o no del 15% de los montos contratados, el mismo que mantiene el esquema inicial propuesta por esta Dirección y señalado en el Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM.

c.2 Respecto a las obras adicionales cuyo monto supere el 15% del monto contratado.

Con relación al tope máximo de obras adicionales (50%) previsto en la Ley de Contrataciones del Estado, esta Dirección considera que dicho criterio resulta razonable, pues la finalidad de la incorporación de este tipo de obras es facilitar la viabilización de un proyecto en ejecución, el mismo que requiere para su operatividad determinada inversión no prevista y que guarda coherencia con el objeto de la obra principal. En este sentido, se presume que el proyecto de inversión se encuentra elaborado adecuadamente y que cuenta con todos los componentes de la misma, siendo el adicional un evento que surge posteriormente al diseño.

Por ello, de aceptar la posibilidad de reconocer inversiones a más de un 50% de la obra principal, se estaría autorizando la ejecución de nuevos proyectos que no guardan coherencia con la necesidad de establecer un procedimiento de aprobación abreviada, distinto al que hubiera seguido de optar por su formulación independiente.

Siendo así, se estima pertinente acoger la sugerencia presentada por el Organismo Regulador, y por tal, se considerará como tope de las obras adicionales que superen el 15% del monto contratado el 50% del total de la obra .

c.3 Participación del Ministerio de Economía y Finanzas cuando los adicionales de obra superen el 15% del monto contratado.

En otro aspecto de la opinión del Regulador sobre el reconocimiento de Obras Adicionales, se ha señalado la participación del Ministerio de Economía y Finanzas, como opinión previa, cuando las obras adicionales sean superiores al 15 % de los montos contratados, y sin perjuicio del cumplimiento de las normas del SNIP.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA JAVIER ROYER MTC

www.mtc.gob.pe Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

3086

En efecto, mediante Acuerdo de Consejo Directivo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN de fecha 22.06.09, el mismo que aprueba la opinión técnica del regulador y contenida en el Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN se señala lo siguiente:

*Por otro parte, **consideramos que también resultaría conveniente que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%: sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimiento establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP en lo que resulte aplicable**."*
(El resaltado y subrayado es nuestro).

Sobre el particular, la DGCT no compartió lo señalado por el OSITRAN respecto de la participación del MEF en el supuesto que los adicionales de obra superen el 15% de los montos contratados por las razones que pasamos a exponer:

- **Participación de OSITRAN y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

La lógica de la entrega al sector privado de determinada infraestructura, bajo la modalidad de concesión, es buscar que la gestión, operación y ampliación de ésta sea llevada a cabo por un privado, y por tal, se mantenga un criterio de eficiencia que permita maximizar los beneficios e implicar una reducción de los costos.

En esta línea, debe comprenderse que el Estado busque conciliar la necesidad de garantizar el adecuado respeto al interés público con la lógica de eficiencia que implica una concesión.

En el caso de las concesiones cofinanciadas, por implicar un necesario compromiso de recursos económicos de forma parcial o total, la actividad del Concedente resulta mas protagónica pues existirá disposición de fondos del presupuesto estatal que son transferidos para las contrataciones o adquisiciones que correspondan. No obstante ello, la contraposición de dos ideas como "interés público" y la "eficiencia económica" debe encontrar un equilibrio que permita la viabilidad de la concesión.

Este marco general es el sustento del Concedente para no compartir la postura del Organismo Regulador, pues si el objetivo de la Quinta Addenda es viabilizar la ejecución de las obras principales, no guarda razón con ello el introducir opiniones previas de otros organismos que se encuentran fuera del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; más aún si se está reconociendo la obligatoriedad de seguir un procedimiento que implica a las entidades directamente involucradas y que requerirá la aprobación necesaria de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En este sentido, esta Dirección considera que dentro del esquema de los Contratos de Concesión, el organismo representante del Estado Peruano, en este caso el Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC, debería ser la entidad encargada de emitir (conforme a su Reglamento de Organización y Funciones) los pronunciamientos requeridos para la actuación del Concesionario.

De lo expuesto, se comprende la lógica de eficiencia que existe cuando se sostiene que los importes de las adicionales de obra inferiores al 15% de los montos contratados deberían ser aprobados automáticamente; a diferencia de si fueran mayor a dicho porcentaje, pues en ese supuesto requerirá la intervención de OSITRAN y la aprobación expresa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

www.mtc.gob.pe Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

Asimismo, si bien existe la necesidad de salvaguardar el adecuado uso de los recursos públicos, a efectos de poder destinarlos en otros proyectos de relevancia para el Estado, esto debe guardar relación con principios de necesidad y racionalidad. En este sentido, la opinión previa de otros organismos, distintos de este Ministerio, deberá ser estrictamente necesaria y que exprese una opción que sea la menos costosa para salvaguardar el interés público.

Por otro lado, conviene resaltar dos criterios de relevancia dentro del esquema de una concesión: tiempo y oportunidad. En efecto, no resultaría pertinente agregar opiniones o pronunciamientos previos que demoren la ejecución de las obras adicionales que, por definición, se consideraban necesarias para la ejecución de las obras principales. Asimismo, no resultaría conveniente incluir la participación del Ministerio de Economía y Finanzas pues, a través del Concedente, se incluye a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y la Dirección General de Aeronáutica Civil, los cuales emitirán opinión a la propuesta de las adicionales de obra y seguirán la normativa vigente del Sistema Nacional de Inversión Pública.

En consecuencia, considerando que la Dirección General de Concesiones en Transportes no acepta la precisión expuesta por el Organismo Regulador referida a que el MEF deba emitir pronunciamiento respecto de cada adicional de obra que supere el 15% del monto contratado, mediante Oficio Nº 227 -2009-MTC/02, de fecha 11/08/2009, se solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas MEF su pronunciamiento ante lo sugerido por el Organismo Regulador.

El Ministerio de Economía y Finanzas ha señalado expresamente que mediante Oficio Nº 295-2009-EF/15.01 del 03.11.2009 el cual adjunta el Informe Nº 214-2009-EF/67.01 del 02.11.2009, a través del cual se señala que el MEF no considera necesario que opine sobre las "Obras Adicionales" superiores al 15% del Expediente Técnico aprobado, pues el Contrato y la Addenda ya contempla la opinión del MEF en aspectos que son de su competencia y que está plenamente de acuerdo con la propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión de los Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Respecto a los demás contenidos de la propuesta de Quinta Addenda, el MEF ha emitido opinión favorable al respecto.

Por otro lado, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC ha remitido al Ministerio de Economía y Finanzas MEF el Informe Nº 500-2009-MTC/25 SDM el mismo que detalla en Anexo Nº 1 las proyecciones de ingresos de la retribución de LAP y egresos y se observa que sobre el monto actual del fideicomiso y los ingresos por concepto de retribución, éstas permitirán sustentar la implementación de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión bajo análisis, sin que signifique afectar otros proyectos como es el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú.

En consecuencia, de conformidad con lo señalado por el Informe Nº 634-2009-MTC/25.CHR del 26.11.2009, la propuesta contenida en la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú, queda redactado de la siguiente manera:

Texto de Addenda

3.1 <u>Modificación del numeral 1.77</u>

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA JAVIER BOYER MORONO MTC

Se modifica el numeral 1.77 quedando redactado con el siguiente texto.

*"**Obras**", son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*

- *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
- *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
- *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
- *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*
- *"Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o PARTES de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos."

Texto de Addenda

3.4 <u>Incorporación del numeral 8.24</u>

Se adiciona a EL CONTRATO el numeral 8.24 con el siguiente texto:

8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 <u>Cuando las Obras adicionales sean iguales o inferiores al 15% de los montos contratados</u>

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% de los montos contratados conforme al proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados, a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.

La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA JAVIER BOYER MESTANZA MTC

En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

8.24.2 Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15% de los montos contratados, los montos adicionales a este porcentaje, serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

Las obras adicionales bajo ningún supuesto podrán ser mayores del cincuenta por ciento (50%) de los montos originalmente contratados.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

En el expediente técnico del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el expediente técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO por estas Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO"

b.- Respecto a la agilización del proceso de aprobación de los Planes Maestros

El Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM del 29.04.2009, el Informe Nº 088-2009-MTC/12.08.DAE Del 27.03.2009 y el Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN del 22.06.2009, están conforme con la modificación planteada en este aspecto por el Proyecto de Quinta Addenda, toda vez que a efectos de agilizar el trámite de aprobación, se proponen que el mismo sea mas expeditivo, de tal manera que los planes maestros lleguen a la DGAC previa opinión de OSITRAN con su respectiva conformidad, teniendo en cuenta el ajuste de los plazos correspondientes a cada instancia administrativa.

En ese sentido, de conformidad con lo señalado por el Informe Nº 634-2009-MTC/25.CHR del 26.11.2009, la propuesta contenida en la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú, queda redactado de la siguiente manera:

Modificación del numeral 8.3.3

Se modifica el numeral 8.3.3 quedando redactado de la siguiente manera:

"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.

El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con la conformidad este organismo, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva"

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA • MTC •

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA • MTC • JAVIER SUYER MEDINO

8. 3.4 OSITRAN dispondrá de tres (03) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de desarrollo. EL CONCEDENTE tendrá un plazo de tres meses (03) meses, contados a partir de la fecha de remisión por OSITRAN de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente

c.- Respecto a la indicación que la instalación de puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos se realizará de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro

El Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM del 29.04.2009, Informe Nº 067-MTC/12.08.DAE del 17.03.2009, Memorándum Nº 428-2009-MTC/12.08 del 01.04.2009, Informe Nº 076-2009-MTC/12.08.DAE del 24.03.2009, Memorándum Nº 504-2009-MTC/09.02 del 18.03.2009, Informe Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE del 27.05.2009, Informes Nº 175-2008-MTC/12.08 del 16.12.2008 y Memorándum Nº 943-2009-MTC/12.08 del 21.07.2009, el MTC manifiesta su conformidad con el Proyecto contenido en este aspecto en la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú en el sentido que no considera aceptables los argumentos y consideraciones expuestas por el regulador[8], toda vez que el MTC considera que la necesidad de los puentes de embarque serán analizados conjuntamente con la ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinados a su vez, por los estudios de demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan Maestro respectivo.

En ese sentido y de conformidad con lo señalado por el Informe Nº 634-2009-MTC/25.CHR del 26.11.2009, la propuesta contenida en la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú, queda redactado de la siguiente manera:

Texto de Addenda

3.3 Modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8

Se modifica el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, quedando redactado de la siguiente manera:

"1.4 Terminal de Pasajeros

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.

Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinadas por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro

[8] OSITRAN emite opinión favorable no vinculante a la propuesta de Addenda, y señala que considera que la propuesta de aplazar la instalación de los puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos, debiera estar acompañada de un nuevo "umbral" de pasajeros y un mínimo de posiciones de estacionamiento con puentes de embarque, ocupadas simultáneamente.

www.mtc.gob.pe Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

d.- Respecto a la definición de la modalidad de pago de los Estudios Técnicos Previos

De conformidad con lo señalado por el Informe Nº 634-2009-MTC/25.CHR del 26.11.2009 Y LA Opinión de OSITRAN, plasmada según Informe Nº 019-09-GRE-GS-OSITRAN, el Organismo Regulador señala que :

63. Los ETPs son aquellos Estudios que se deben realizar para cumplir con las obligaciones establecidas en la Cláusula Octava del Contrato de Concesión (Ejecución de Obras e Inversión en Equipamiento); tales como Estudios Topográficos, de Pavimentos, de Suelos, que conllevan a la realización de los Expedientes Técnicos necesarios para la ejecución de dichas obras.

64.- No obstante lo anterior, es importante advertir que existen algunos ETPs que no necesariamente responden a una obra en particular. Es decir, se realizan los Estudios pero no necesariamente culminan en una obra. Ejemplo de ello son los siguientes:

Estudios Ambientales
Estudios necesarios para la formulación de los Planes Maestros:

- proyección de Tráfico
- Estudio de Ruido Aeronáutico
- Evaluación de obstáculos
- Estudios Aeronáuticos

(...)

68.- Respecto de la propuesta de Addendum, con la inclusión del punto 2.6.4 en el Anexo 17, las partes pretenden precisar la forma cómo se pagarán los mencionados ETPs, sobre la base de los criterios establecidos a través de una interpretación efectuada por el Consejo Directivo de OSITRAN con ocasión de una solicitud formulada por el Concesionario. En dicha interpretación, el Consejo Directivo de OSITRAN señaló que los ETPs serán pagados vía PAO, independientemente que si se les pueda vincular a una obra o no:

"(...) toda vez que los PAO deben pagarse al asumir las obras, existe el vacío en el contrato respecto de cómo se viabilizan estos pagos de los ETPs reconocidos por el Contrato de Concesión, por lo que resulta necesario interpretar el Contrato de Concesión para integrarlo en esta parte y permitir su aplicación concreta y práctica en los hechos, con arreglo a la letra y espíritu, precisando que los ETPs a que se refieren los supuestos mencionados en el párrafo anterior darán lugar a la aplicación del mecanismo de pago vía PAO, independientemente de si dichos ETPs puedan vincularse a una obra específica, de manera que dicho pago no dependa de la ejecución o no de una obra en particular (...)"

69.- En este contexto, la propuesta de Addendum, al establecer que los estudios vinculados a las Obras del Plan Maestro se cancelarán vía PAO (literales c y d) es consistente con lo interpretado por el Consejo Directivo en su pronunciamiento

70.- Asimismo, con relación a la limitación del pago de los ETPs via PAO de acuerdo a los fondos de la Estructuración Financiera (ver literal d), es razonable que en efecto dicho pago se efectúe en la medida que la línea de crédito pueda cubrir tales montos, sin perjuicio de la obligación que tiene el Concesionario de obtener una nueva Estructuración Financiera en caso sus obligaciones contractuales así lo ameriten.

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC

307

71. De otro lado, en el resto de literales a, b y e, simplemente se expresa de manera explicita cómo se pagarán los Estudios, según cada tipo de Obra, bajo el criterio que lo "accesorio sigue la suerte del principal". Es decir, si una obra según el Contrato de Concesión es pagada vía liquidación, entonces los Estudios de dicha obra serán pagados con el mismo mecanismo de pago.

72.- En efecto, en dichos literales se especifica que aquellos estudios vinculados a las obras de Rápido Impacto y a las labores de Mantenimiento Correctivo se pagarán vía liquidación; mientras que los relacionados a las inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire se pagarán según el procedimiento para las obras del período remanente (pago al contado del 30% de las inversiones) Por tanto, no se tiene mayores observaciones al respecto.

73.- En conclusión, proponemos emitir opinión favorable respecto a este extremo de la propuesta de Addendum, sin observaciones"

En ese sentido, OSITRAN ha emitido opinión favorable a la propuesta de precisión de los mecanismos de pago de los Estudios Técnicos Preliminares ETPs. En consecuencia, la propuesta contenida en la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú, queda redactado de la siguiente manera:

Texto de Addenda

Se modifica el numeral 2.6.4 del Anexo 17 – Esquema de Pago de Cofinanciamiento, quedando redactado con el siguiente texto.

2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera;

a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
b) Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
c) Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario Se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera.
d) Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:
   - *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO.*
   - *Reconocidos como inversiones PAO, el CONCEDENTE pagará de acuerdo con lo previsto en el numeral 2.5 del anexo 17 del Contrato de Concesión de encontrarse vigente la Estructuración Financiera. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*

e) Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA JAVIER BOYER MERIÑO MTC

Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo.

Respecto de las condiciones económicas contractualmente convenidas.

5.4 Dado que la evaluación del requisito referido a las condiciones económicas contractualmente convenidas constituye un tema técnico, es la DGCT la encargada de analizar y señalar si estas condiciones son respetadas con el proyecto de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión.

5.5 En ese sentido, la DGCT a través de su Informe N° 634-2009-MTC/25CHR, señala que "por consiguiente, las condiciones económicas contractualmente convenidas no se ven alteradas por la presente Addenda".

5.6 **Respecto del equilibrio económico financiero de ambas partes:**

La evaluación del respeto al equilibrio económico financiero de ambas partes en el Contrato de Concesión constituye un tema técnico, por lo cual, es la DGCT la encargada de señalar si el proyecto de Addenda al Contrato de Concesión respeta el equilibrio económico financiero de ambas partes.

Así, la DGCT a través de su Informe N° 634-2009C/25CHR concluye que "por lo expuesto, consideramos que la presente Addenda al Contrato de Concesión respeta el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes, así como mantiene la distribución de riesgos entre los mismos; todo lo cual, constituye requisito indispensable para realizar una modificación al Contrato de Concesión".

5.7 **Respecto a la conformidad de los Acreedores Permitidos**

Mediante la Carta Nº 0395/2009/GG/AdP de fecha 27.04.2009, de AdP, se adjunta la carta s/n del 24.04.2009, a través de la cual, el Banco Continental del Perú, quien en su calidad de Acreedor Permitido expresan su opinión favorable a la modificación del Contrato de Concesión a efectuarse a través de la Quinta Addenda, razón por la cual, podemos considerar que el presente proceso de modificación cumple con las formalidades establecidas en el Contrato de Concesión.

VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 De conformidad con las funciones asignadas en el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección General de Concesiones en Transportes DGCT es el órgano que realiza el análisis técnico y económico financiero del proyecto de Addenda, por lo que dichos aspectos no son materia de análisis del presente Informe.

6.2 Asimismo, la evaluación que realice esta Asesoría Jurídica respecto de las propuestas de modificación que se acuerdan en la Quinta Addenda al Contrato de Concesión se realizan en razón a las facultades otorgadas a esta Oficina General y a la materia de nuestra competencia, la cual se circunscribe al ámbito estrictamente jurídico - legal.

3.9 Teniendo en cuenta la opinión técnica de la Dirección General de Concesiones en Transportes DGCT mediante los Informes Nº 634-2009-MTC/25.CHR del 26.11.2009, Informe Nº 500-2009-MTC/25.SDM del 26.08.2009, Informe Nº 214-2009-EF/67.01 del 02.11.2009, Informe Nº 450-2009-MTC/25.RCL del 21.07.2009, Informe Nº 525-2009-MTC/25.RCL.SDM del 08.09.2009, Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM del

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA JAVIER BOYER MERIANO MTC

www.mtc.gob.pe Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

304

29.04.2009 e Informe Nº 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA. Asimismo, según comunicaciones emitidas por el Organismo S Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público OSITRAN mediante Oficio Nº 068-09-GRE-OSITRAN del 06.05.2009, Oficio Circular Nº 065-09-SCD-OSITRAN del 23.06.2009 e Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN del 22.06.2009.

Y, finalmente, las comunicaciones formuladas por parte del Ministerio de Economía y Finanzas MEF, mediante Oficio Nº 295-2009-EF/15.01 del 03.11.2009 e Informe Nº 214-2009-EF/67.01 del 02.11.2009, la propuesta de modificación del Contrato de Concesión se refiere a la solicitud del Concesionario de modificar e incorporar diversas cláusulas y acápites en los Anexos al Contrato de Concesión, esta Oficina General encuentra legalmente viable la propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú.

6.3 En tal sentido, se adjunta al presente Informe, un (01) proyecto debidamente visado de la Quinta Addenda al referido Contrato de Concesión así como el proyecto de resolución ministerial que aprueba el texto del mencionado documento y que autoriza al Viceministro de Transportes para que, en representación de este Ministerio, suscriba el referido documento.

6.4 Se recomienda verificar que al momento de la firma de la Addenda al Contrato de Concesión, los poderes de los representantes del Concesionario cuenten con las atribuciones suficientes para que puedan suscribir el referido documento.

6.5 Asimismo, se recomienda que la Dirección General de Concesiones en Transportes realice las gestiones pertinentes para que, una vez suscrita la addenda materia del presente Informe, realice el seguimiento para la suscripción de la Escritura Pública correspondiente a efectos que entre en vigencia la modificación acordada por las Partes.

Atentamente,

Javier Boyer Merino
Asesor
Oficina General de Asesoría Jurídica

El presente informe cuenta con la conformidad de la suscrita

Rosario Torres Benavides
Directora General
Oficina General de Asesoría Jurídica

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

URGENTE

CARGO

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICINA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y GESTIÓN DOCUMENTAL
02 DIC. 2008
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: mediodía

Oficio Nº 159-08-GRE-OSITRAN

Lima, 01 de diciembre de 2008

Señor
MIGUEL SÁNCHEZ DEL SOLAR QUIÑONES
Director General de Concesiones
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

Asunto : Solicitud de modificación al Contrato de Concesión presentada por la empresa Aeropuertos del Perú S.A.

Referencia : Carta Nº 0807/2008/GG/AdP

De mi consideración:

Me dirijo a usted en relación al documento de referencia, mediante el cual la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. presentó una solicitud de Adenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, en donde propone realizar las siguientes modificaciones:

- Inclusión de adicionales de obras (Cláusula 1.77)
- Inversiones adicionales (Cláusula 8.24)
- Pago de Estudios Técnicos (Cláusula 2.6.4)
- Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto (Cláusula 1.4 del Apéndice 8)
- Reajuste de tarifas de los aeropuertos de Chiclayo, Piura y Pisco (Cláusula 7.7.7)

Sobre el particular, la Cláusula 17.5 del Contrato de Concesión (Modificaciones al Contrato) establece que OSITRAN se pronunciará respecto al "acuerdo" al que hayan arribado las partes:

> *"Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes."*

En consecuencia, teniendo en consideración que el escrito presentado por AdP no representa el referido "acuerdo entre las partes"; y, de acuerdo a lo establecido por la citada Cláusula del Contrato de Concesión, solicitamos a usted proceda a remitir a esta Entidad el proyecto de acuerdo al que habrían arribado con la empresa concesionaria o, de ser el caso, manifiesten la conformidad o no conformidad de su despacho respecto del proyecto de Adenda remitido por AdP.

OSITRAN V°B° LEGAL DE REGULACIÓN

303

Sin otro particular, quedamos a vuestra disposición para las consideraciones que estime pertinentes.

Atentamente,

LINCOLN FLOR ROJAS
Gerente de Regulación

LF/gv
REG.SAL Nº 20760-08

Adj.: Solicitud de modificación al Contrato de Concesión presentada por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. (Carta Nº 0807/2008/GG/AdP)

AEROPUERTOS DEL PERU

Choquehuanca 710, San Isidro, Lima - Perú
T (511) 513 3800
F (511) 513 3820
www.adp.com.pe

CARGO

Carta Nº 0157/2009/GG/AdP

Lima, 16 de febrero de 2009

Señor
José Gonzales Quijano
Viceministro de Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

19 FEB 2009
RECIBIDO A LA FECHA

Referencia : Carta N° 0807/2008/GG/AdP

De nuestra consideración,

Nos referimos a nuestra Carta N° 0807/2008/GG/AdP con la que solicitáramos la inclusión de algunas modificaciones al Contrato de Concesión vigente con el Estado.

Al respecto, luego de la reunión de coordinación llevada a cabo en nuestras oficinas el pasado 05 de febrero con funcionarios de la Dirección General de Concesiones en Transportes, reformulamos dicha solicitud en los siguientes términos:

1. **PAGO DE ESTUDIOS TÉCNICOS PREVIOS - INTANGIBLES**:

Respecto a los Estudios Técnicos, nuestra solicitud original contemplaba lo siguiente:

"***INCORPORACION DE NUMERAL 2.6.4***

2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos, tales como expedientes técnicos, estudios de preinversión, estudios vinculados al plan maestro, estudios de pavimentos, estudios topográficos y similares, serán pagados al contado siguiendo las normas y procedimientos previstos en el numeral 2.6.1 precedente."

Nuestra propuesta actual es:

"***INCORPORACION DE NUMERAL 2.6.4***

2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados como sigue:

301

AEROPUERTOS DEL PERÚ

Choquehuanca 710, San Isidro, Lima - Perú
T (511) 513 3800
F (511) 513 3820
www.adp.com.pe

a) *Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*
b) *Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*
c) *Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento Necesario: Se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO a través de la estructuración financiera.*
d) *Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:*
   - *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO*
   - *Reconocidos como inversiones PAO, se cancelarán al Concesionario con los fondos disponibles de la Estructuración Financiera, de encontrarse vigente. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no cuenta con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del contrato de concesión.*
e) *Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:*
   - *Se remitirán a OSITRAN para su reconocimiento como inversiones PAO*
   - *Reconocidos como inversiones PAO, se cancelarán al Concesionario con los fondos disponibles de la Estructuración Financiera, de encontrarse vigente. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no cuenta con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del contrato de concesión.*

JUSTIFICACIÓN

El Contrato de Concesión no contempla un procedimiento específico para el pago de este tipo de trabajos o estudios técnicos previos (ETP) y la Circular 33 se limita a establecer que son parte del PAO. No obstante, la aplicación del mecanismo de PAO requiere de la culminación de la obra a que están destinados los Estudios, lo que no resulta adecuado ni consistente con el texto y el espíritu del Contrato puesto que habrá muchos estudios que no culminen en una obra por una decisión estatal de inversión pública o que se atribuyen a diversas obras. Puede darse el caso, asimismo, que los estudios concluyan que no hay que hacer ninguna obra.

Por ello, es indispensable contar con un mecanismo que permita contar de manera previsible con un mecanismo de retribución al Concesionario que no dependa de la culminación de la obra a la que se encuentren orientados los ETPs.

Así, durante la ejecución del Contrato deben elaborarse una serie de Estudios que o no se encuentran vinculados a una obra en particular o cuya transformación en una obra depende de circunstancias

300

AEROPUERTOS DEL PERÚ

Choquehuanca 710, San Isidro, Lima - Perú
T (511) 513 3800
F (511) 513 3820
www.adp.com.pe

ajenas al control del Concesionario. Estos estudios fuerzan al Concesionario a incurrir en una serie de gastos de magnitudes no despreciables: por ejemplo, los Estudios para la Evaluación Funcional y Estructural de los Pavimentos del Lado Aire han costado a Aeropuertos del Perú aproximadamente medio millón de dólares, siendo que el MTC tiene por contrato 6 meses para aprobarlos y luego puede decidir no tomar en cuenta sus recomendaciones de manera total o parcial o tomándolas en cuenta, por razones presupuestales, puede optar por no ejecutar ninguna o alguna rehabilitación de pistas.

Otro caso es el del conjunto de estudios que derivan en un Plan Maestro. Como se sabe, elaborar un Plan Maestro requiere hacer levantamiento de planos actuales del aeropuerto (en este punto hay que resaltar que AdP no ha recibido a pesar de múltiples pedidos planos eléctricos, estructurales ni sanitarios de los aeropuertos), estudios ambientales, de proyección de tráfico, de rutas, de impactos socioeconómico, diseño de los nuevos terminales, entre otros. En conjunto, hacer estos estudios para la red aeroportuaria representará egresos por poco más de un millón de dólares.

En este caso, presentado el Plan Maestro al Ministerio de Transportes puede desaprobarlo o bien puede aprobarlo pero decidir que los planes de inversión no son factibles de ser atendidos por razones presupuestales o porque considera que cierto aeropuerto no tendrá un tráfico que demandará hacer mayores inversiones. También puede darse el caso, como sucede en el plan maestro de Anta, Cajamarca, Chachapoyas, entre otros, que el propio plan maestro indique que no se requiere hacer inversiones en los próximos años.

En ese caso ¿A qué obra se atribuirán esos Estudios para efecto del pago? ¿Cómo y cuándo se pagan estos Estudios?

Debe tenerse presente también que el Estado de Ganancias y Pérdidas de AdP refleja los gastos del PAMO, es decir los gastos de operación y mantenimiento de la red. Ello incluye, en las cuentas respectivas, el costo financiero de aquello que AdP tiene la obligación de financiar según el contrato y que no se encuentra en el PAO. De otro lado las cuentas del Balance reflejan, entre las cuentas por cobrar los gastos incurridos por AdP dentro del marco del contrato. Como sabemos cualquier auditor exigirá que la fecha de cobro de las cuentas por cobrar esté determinada, así como cuales son las seguridades de que los montos correspondientes serán recobrados. Para ello deberá identificarse por medio de cuál de los mecanismos previstos en el Contrato se va a producir el recupero de lo financiado. Si la fecha y mecanismo de cobro no es previsible y por tanto no se sabe si las acreencias se cobraran en un tiempo razonable, serán clasificadas como de cobranza dudosa y pasarán del Balance al gasto.

En este punto es importante señalar que el Contrato es un *Design, build, operate and transfer,* no uno de financiamiento, por lo que siendo, el diseño una actividad separada de la construcción - de hecho varios ETP no son asignables a una obra específica - puede darse una actividad (diseño) sin la obra (construcción).

Por lo tanto, si se modifica el punto de partida del análisis del Contrato y se admite que puede haber diseño (Estudios) sin obra, a lo que se llega es que el Contrato no tiene establecida una regla general para el pago de los Estudios, debiendo establecerse una que resulte consistente con el marco general

AEROPUERTOS DEL PERÚ

Choquehuanca 710, San Isidro, Lima - Perú
T (511) 513 3800
F (511) 513 3820
www.adp.com.pe

del mismo. Atendiendo a ello proponemos que el pago de los ETPs se sujete al mecanismo contemplado en el Contrato para el pago de las obras a las que se encuentren vinculados.

Hacemos notar que esa misma lógica fue utilizada por el Consejo Directivo de OSITRAN al emitir la Resolución de Consejo Directivo N° 001-2008-CD-OSITRAN que clasifica a los ETPs en aquellos que no generarán obras por motivos exógenos al Concesionario; aquellos que concluyen que debe realizarse una obra pero que el Concedente decide diferir o no realizar; y aquellos que estén relacionados con distintas obras.

2. ADICIONALES DE OBRA Y OBRA NUEVA COMO CONCEPTOS A SER INCLUIDOS EN LA CLAUSULA 1.77

Nuestra solicitud proponía lo siguiente:

"1.77 "Obras", son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los bienes de la concesión durante el período de vigencia de la misma, que se clasifican en:

- "Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Período Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato;
- "Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Período Remanente, previa autorización del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.
- "Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la rehabilitación y mejoramiento del Lado Aire.

- "Adicionales de obra", son aquellas obras que resultan necesarias durante la ejecución de las "Obras Obligatorias", "Obras del Plan Maestro de Desarrollo" y "Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE pero que teniendo relación directa con las inversiones contenidas en éstos, resultan indispensables para que la inversión entre en operación conforme a los "estándares básicos" y demás condiciones previstas en el presente contrato de concesión.

- "Obras Nuevas", son aquellas obras que EL CONCESIONARIO considera necesarias para el correcto funcionamiento del aeropuerto por razones de operación, seguridad, o facilitación y que no han sido consideradas dentro de los perfiles inicialmente aprobados, para lo cual el CONCESIONARIO deberá elaborar el expediente técnico correspondiente para su aprobación, conteniendo los lineamientos que resulten aplicables conforme al Apendice 1 del Anexo 27.

  Las inversiones en estas obras nuevas, sumadas a los adicionales de obras, no deberán superar en ningún caso, el 10% de los perfiles aprobados.

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezarán a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos."

AEROPUERTOS DE PERU

Choquehuanca 710, San Isidro, Lima - Peru
T (511) 513 3800
F (511) 513 3820
www.adp.com.pe

En esta oportunidad, recomendamos incluir lo siguiente:

"1.77 "Obras", son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los bienes de la concesión durante el período de vigencia de la misma, que se clasifican en:

- "Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Período Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato;
- "Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Período Remanente, previa autorización del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.
- "Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la rehabilitación y mejoramiento del Lado Aire.

OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario de aquellos adicionales de obra que supongan intervenciones de no más del 15% del contrato original suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del contrato de concesión. En el supuesto que se requiera inversiones mayores a dicho 15%, el Concesionario solicitará opinión previa de OSITRAN.

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezarán a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos."

JUSTIFICACION

A pesar que está sobreentendido que toda inversión es factible de generar adicionales de obra u obras nuevas, por transparencia, tratándose de recursos públicos, se requiere contener en la definición un texto que precise que esto es posible. Hay que resaltar que estos conceptos de intervenciones adicionales que surgen como consecuencia de la ejecución de un plan de obras, están permitidos en la ley de contrataciones vigente.

3. INCORPORACIÓN DEL NUMERAL 8.24

Nuestra propuesta original sugería la siguiente redacción:

<u>8.24 Inversiones Adicionales de Obra y por Obra Nueva</u>

<u>Si durante la vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO incurriera en Adicionales de Obra o viera por necesario ejecutar alguna Obra Nueva, resultará de aplicación lo siguiente:</u>

AEROPUERTOS DEL PERÚ

Choquehuanca 710, San Isidro, Lima - Perú
T (511) 513 3800
F (511) 513 3820
www.adp.com.pe

8.24.1 Para los "Adicionales de Obra" el concesionario podrá autorizar directamente su ejecución con los contratistas seleccionados en el marco de los procesos regulados por el Anexo 27 del contrato de concesión hasta por un monto máximo equivalente al 15% respecto al presupuesto originalmente contratado.

8.24.2 En caso dicho porcentaje supere el 15%, previsto en el numeral precedente, el CONCESIONARIO presentará un informe a OSITRAN que sustente la necesidad de realizar dichas obras. Aprobado este informe, OSITRAN podrá autorizar la ejecución de estas Obras Adicionales y procederá al reconocimiento de la inversión y a su posterior reembolso, conforme a lo establecido en el Contrato.

8.24.3 En caso las inversiones por obra nueva , sumadas a las obras adicionales, representen un monto de inversión inferior al 10% del monto del perfil o de la verificación de viabilidad del proyecto de inversión pública respectivo, serán autorizadas y ejecutadas por el CONCESIONARIO y reembolsadas por el CONCEDENTE conforme a los procedimientos establecido en el Contrato.

Los mayores montos de inversión que autorice el concesionario en el marco de lo establecido en los numerales 8.24.1 y 8.24.3 precedentes deberán estar dentro de los límites máximos previstos en los proyectos de inversión pública aprobados por el CONCEDENTE conforme a lo establecido en las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública.

En esta oportunidad, proponemos mantener el texto del contrato de concesión incólume puesto que con la inclusión del párrafo propuesto en el punto 2 precedente basta para regular el reconocimiento de los adicionales de obra, no siendo necesaria más regulación.

4. Finalmente cumplimos con señalar que nuestra propuesta referida a la Modificación de la Cláusula 1.4 literal b) del Apéndice 8 del Contrato y la incorporación del párrafo adicional en el numeral 7.7.7. se mantienen inalterables.

Atentamente,

Leonie Roca
Gerente General

AEROPUERTOS DEL PERÚ

Choquehuanca 710, San Isidro, Lima - Perú
T (511) 513 3800
F (511) 513 3820
www.adp.com.pe

Gerencia General

CARGO

Carta No. 0347/2009/GG/AdP

Lima, 13 de abril de 2009

Señor
Hjalmar Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

13 ABR
RECIBIDO

Referencia: Conformidad al Proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión

De nuestra consideración;

Nos referimos al correo electrónico de fecha 8 de abril de 2009, al cual se adjuntara el proyecto de "Quinto Addendum al Contrato de Concesión celebrado con el Estado Peruano".

Al respecto señalamos que el texto que se nos ha hecho llegar responde a las coordinaciones sostenidas con las distintas direcciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y nuestra empresa, por lo que nos encontramos conformes con el mismo.

Atentamente,

Leonie Roca
Gerente General

295

AEROPUERTOS DEL PERU

Choquehuanca 710, San Isidro, Lima - Perú
T (511) 513 3800
F (511) 513 3820
www.adp.com.pe

adp Gerencia General

CARGO

Carta No. 0376/2009/GG/AdP

Lima, 21 de abril del 2009

Señores
Hjalmar Marangunich
Director General de Concesiones en Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

De nuestra consideración;

Nos referimos al proyecto de quinta Adenda al Contrato de Concesión suscrito entre nuestra empresa y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano y a la información que sobre costos aproximados de estudios técnicos relacionados con los planes maestros nos ha sido solicitada.

Al respecto ponemos en su conocimiento que el monto estimado por plan maestro para cada uno de los aeropuertos es de US$150,000.

Dentro de la elaboración de un plan maestro se incluyen, entre otros, los siguientes estudios: (i) de carga, (ii) medio ambiente, (iii) levantamiento de obstáculos, (iv) topográficos, (v) técnicos. (vi) señalización, (viii) apoyo de navegación aérea; (ix) de proyecciones de tráfico, (x) de mercado, entre otros. Declaramos expresamente que el listado de estudios es enunciativo, pues pueden requerirse estudios adicionales en función de la realidad específica de cada aeropuerto y de la información de base con la que cuenta la sociedad concesionaria recibida del Estado peruano.

Estimamos que el monto a liquidar al MTC durante el año 2009 ascendería a US$ 900,000.00 y durante el año 2010 a US$ 900,000.00.

Atentamente,

Leonie Roca
Gerente General

294

BBVA Banco Continental

San Isidro, 24 de Abril de 2009

Señor
Hjalmar Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Referencia: Conformidad al Proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión

De nuestra consideración;

Nos referimos a la propuesta de modificación del Contrato de Concesión suscrito entre Aeropuertos del Perú y el Estado Peruano representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitada por Aeropuertos del Perú (Quinta Adenda, la misma que adjuntamos a la presente carta.).

De conformidad con lo previsto en el numeral 17.1 del citado contrato, ponemos en su conocimiento que en nuestra calidad de Acreedores Permitidos, nos encontramos conforme con la solicitud de modificación presentada por Aeropuertos del Perú S.A.

Atentamente,

Sara Parra Izquierdo
Ejecutiva de Cuenta Banca Institucional
BBVA Banco Continental

293

AEROPUERTOS DEL PERÚ

Choquehuanca 710, San Isidro, Lima - Perú
T (511) 513 3800
F (511) 513 3820
www.adp.com.pe

Gerencia General

CARGO

Carta No. 0395/2009/GG/AdP

Lima, 27 de abril del 2009

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
OFICINA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y GESTIÓN DOCUMENTAL
28 ABR 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: REG. Nº:

Señor
Hjalmar Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

De nuestra consideración;

De conformidad con lo previsto en el numeral 17.1 de la cláusula décimo sétima del contrato de concesión suscrito con nuestra empresa acompañamos el documento con el cual el BBVA presta su conformidad al proyecto de quinta adenda.

Atentamente,

Leonie Roca
Gerente General

292

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Lima, 16 JUL. 2009

OFICIO Nº 944 -2009-MTC/25

RECEPCION 17 JUL 2009 RECIBIDO N° 450

Señora:
María Leonie Roca Voto Bernales
Gerente General
Aeropuertos del Perú S.A

Ref.- Quinta Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de remitirle el proyecto de Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, al cual han sido incorporadas las recomendaciones efectuadas por el OSITRAN, con excepción de la recomendación referida a que la instalación del puente de embarque en el aeropuerto de Iquitos debe de estar acompañado de un nuevo umbral de pasajeros.

En ese sentido, solicitamos emita su conformidad al proyecto remitido, a fin que esta Dirección pueda realizar el trámite correspondiente para la suscripción del mismo.

Sin otro particular, quedo de usted

Atentamente,

HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

QUINTO ADDENDUM AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Conste por el presente documento que se extiende por duplicado, el Quinto Addendum al Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú que celebran:

1. El Estado de la República del Perú, en adelante "El CONCEDENTE", actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante El "MTC"), facultado por el inciso a) del Artículo 30° del Decreto Supremo N° 060-96-PCM, con domicilio en Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Perú debidamente representado por el Vice Ministro de Transportes, señor José Nicanor Gonzales Quijano con Documento Nacional de Identidad N° 43345035, debidamente facultado por Resolución Suprema N° 002-2009-MTC, de fecha 08 de enero de 2009; y de la otra parte,

2. La Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. en adelante "EL CONCESIONARIO", con domicilio en Choquehuanca N° 710, San Isidro, República del Perú, debidamente representado por la Gerente General, señora María Leonie Roca Voto-Bernales, identificada con Documento Nacional de Identidad N° 10270516, debidamente facultada al efecto por poder inscrito en la Partida N° 119467758 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao.

Ambas partes suscriben el presente documento, en las siguientes condiciones:

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

Con fecha 11 de diciembre de 2006, se suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú (en adelante EL CONTRATO) entre EL CONCEDENTE debidamente representado por el MTC.

Con fecha 05 de febrero de 2008 se suscribió el Primer Addendum a EL CONTRATO que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 de EL CONTRATO, así como la entrega en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

Con fecha 06 de marzo de 2008 se suscribió el Segundo Addendum a EL CONTRATO mediante el cual se entregó en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió el Tercer Addendum a EL CONTRATO que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

Con fecha 24 de noviembre se suscribió el Cuarto Addendum a EL CONTRATO que tuvo por finalidad entregar en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto

denominado CAP. FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, Gobierno Regional de Piura.

A la fecha, EL CONCESIONARIO ha solicitado realizar modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, suscrito con fecha 11 de diciembre de 2006, las cuales han sido evaluadas y analizadas por el CONCEDENTE.

En virtud de lo antes señalado, luego de una serie de reuniones entre las Partes, a fin de revisar el contenido del Addendum, EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO convinieron en celebrar el presente Addendum a EL CONTRATO, para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

CLÁUSULA SEGUNDA: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN

Mediante el presente Addendum, las partes acuerdan modificar los numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 y adicionar los numerales 8.24; y 2.6.4 del Anexo 17 de el CONTRATO

2.1 <u>Modificación del numeral 1.77</u>

Se modifica el numeral 1.77 quedando redactado con el siguiente texto.

***"Obras"**, son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*

- *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
- *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
- *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
- *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*
- *"Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o partes de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*

2.2 Modificación del numeral 8.3.3

Se modifica el numeral 8.3.3 quedando redactado de la siguiente manera:

"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.

El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con la conformidad este organismo, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva"

8. 3.4 OSITRAN dispondrá de tres (03) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de desarrollo. EL CONCEDENTE tendrá un plazo de tres meses (03) meses, contados a partir de la fecha de remisión por OSITRAN de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente.

2.3 Modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8

Se modifica el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, quedando redactado de la siguiente manera:

"1.4 Terminal de Pasajeros

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.

Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinadas por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro

2.4 Incorporación del numeral 8.24

Se adiciona a EL CONTRATO el numeral 8.24 con el siguiente texto:

8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras adicionales sean iguales o inferiores al 15% de los montos contratados

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% de los montos contratados conforme al proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados, a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.

La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

8.24.2 <u>Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados</u>

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15% de los montos contratados, los montos adicionales a este porcentaje, serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

Las obras adicionales bajo ningún supuesto podrán ser mayores del cincuenta por ciento (50%) de los montos originalmente contratados.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

En el expediente técnico del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el expediente técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO por estas Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO"

2.5 <u>Incorporación del numeral 2.6.4 del Anexo 17</u>

Se modifica el numeral 2.6.4 del Anexo 17 – Esquema de Pago de Cofinanciamiento, quedando redactado con el siguiente texto.

2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:

a) *Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*
b) *Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*
c) *Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario Se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera.*
d) *Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:*
   - *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO.*
   - *Reconocidos como inversiones PAO, el CONCEDENTE pagará de acuerdo con lo previsto en el numeral 2.5 del anexo 17 del Contrato de Concesión de encontrarse vigente la Estructuración Financiera. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*
e) *Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo.*

CLÁUSULA TERCERA: DISPOSICIONES FINALES

Todos los términos en mayúsculas utilizados en el presente Addendum tienen el mismo significado con el que han sido definidos en EL CONTRATO, salvo que se les asigne un significado específico en este documento.

Cualquiera de las partes podrá solicitar a la otra que el presente Addendum sea elevado a Escritura Pública, lo que ambas se obligan a realizar dentro de los siete (07) días útiles siguientes a la solicitud escrita de cualquiera de ellas en ese sentido.

Los gastos notariales y registrales que resulten aplicables serán de cuenta de quien solicite la elevación de este Quinto Addendum a Escritura Pública.

CLÁUSULA CUARTA: OBLIGACION DE NO RESARCIMIENTO

Las PARTES dejan constancia que las modificaciones realizadas en el presente Addendum no genera obligación alguna de EL CONCEDENTE de resarcir o compensar a EL CONCESIONARIO. De igual modo, tampoco genera obligación alguna de EL CONCESIONARIO de resarcir o compensar a EL CONCEDENTE.

CLÁUSULA QUINTA: VALIDEZ DE EL CONTRATO

Las Partes declaran expresamente que sin perjuicio de las precisiones realizadas en la Cláusula Segunda del presente instrumento, las demás disposiciones de EL CONTRATO y del PRIMER, SEGUNDO, TERCER y CUARTO ADDENDUM a EL CONTRATO permanecen vigentes y con plena validez.

CLÁUSULA SEXTA: VIGENCIA DEL QUINTO ADDENDUM

El presente instrumento entrará en vigencia a la fecha de su suscripción por las Partes intervenientes.

Lima, de del dos mil nueve

EL CONCEDENTE **EL CONCESIONARIO**

[redacted]

Chaquetaranco 710, San Isidro, Lima - Perú
T (51 1) 513 3800
F (51 1) 513 3826
www.adp.com.pe

Gerencia General

CARGO

Carta No. 0395/2009/GG/AdP

Lima, 27 de abril del 2009

Señor
Hjalmar Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

28 ABR 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: REG.

De nuestra consideración;

De conformidad con lo previsto en el numeral 17.1 de la cláusula décimo sétima del contrato de concesión suscrito con nuestra empresa acompañamos el documento con el cual el BBVA presta su conformidad al proyecto de quinta adenda.

Atentamente,

Leonie Roca
Gerente General

Post-it™ Transmisión por Fax 7671	FECHA/DATE 03-12-09	Nº DE PÁGINAS/# OF PAGES 02
PARA/TO DRA. CLAUDIA HOPKINS	DE/FROM DRA. MARIA MAURICIO	
COMPAÑÍA/CO. MTC	COMPAÑÍA/CO. ADP	
DEPARTAMENTO/DEPT.	TELÉFONO/PHONE #	
FAX 615-7431	FAX 411-6920	

284

BBVA Banco Continental

San Isidro, 24 de Abril de 2009

Señor
Hjalmar Maranguich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Referencia: Conformidad al Proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión.

De nuestra consideración;

Nos referimos a la propuesta de modificación del Contrato de Concesión suscrito entre Aeropuertos del Perú y el Estado Peruano representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitada por Aeropuertos del Perú (Quinta Adenda, la misma que adjuntamos a la presente carta.).

De conformidad con lo previsto en el numeral 17.1 del citado contrato, ponemos en su conocimiento que en nuestra calidad de Acreedores Permitidos, nos encontramos conforme con la solicitud de modificación presentada por Aeropuertos del Perú S.A.

Atentamente,

Sara Parra Izquierdo
Ejecutiva de Cuenta Banca Institucional
BBVA Banco Continental

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

MTC 11:02.
Despacho Vice Ministerial de Transportes
27 NOV. 2009
MESA DE PARTES
EXP.: 051230 2009 1
162148
092516
080360

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional contra la Crisis Externa"

MEMORANDUM N° 2252-2009-MTC/25

A : **Sr. JOSE NICANOR GONZALES QUIJANO**
Viceministro de Transportes

DE : **Sr. HJALMAR MARANGUNICH RACHUMI**
Director General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Sustento de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú y Proyecto de Resolución Ministerial que autoriza al Viceministro de Transportes a suscribir la Quinta Addenda.
Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

REFERENCIA :
a) Informe N° 175-2008-MTC/12.08.DAE, de fecha 16.12.2008
b) Informe N° 063-2009-MTC/12.08.DAE, de fecha 13.03.2009
c) Informe N° 067-2009-MTC/12.08.DAE ,de fecha 17.03.2009
d) Informe N° 076-2009-MTC/12.08.DAE, de fecha 24.03.2009
e) Oficio N° 601-2009-MTC/25, de fecha 29.04.2009
f) Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM, de fecha 29.04.2009
g) Oficio N° 068-09-GRE-OSITRAN, de fecha 06.05.2009
h) Oficio N° 701-2009-MTC/25, de fecha 21.05.2009
i) Informe N° 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA, de fecha 20.05.2009
j) Oficio N° 153-2009-EF/15.01, de fecha 25.05.2009
k) Informe N° 144-2009-MTC/12.08.DAE, de fecha 27.05.2009
l) Oficio N° 807-2009-MTC/25, de fecha 16.06.2009
m) Informe N° 320-2009-MTC/25. de fecha 01.06.2009
n) Oficio Circular N° 065-09-SCD-OSITRAN, de fecha 23.06.2009.
ñ) Informe N° 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, de fecha 23.06.2009
o) Carta N° 0707/2009/GG/AdP, de fecha 17.07.2009.
Memorando N° 943-2009-MTC/12.08, de fecha 21.07.2009
p) Informe N° 450-2009-MTC/25.RCL., de fecha 21.07.2009
q) Oficio N° 227-2009-MTC/02, de fecha 11.08.2009
r) Informe N° 525-2009-MTC/25.RCL.SDM, de fecha 08.09.2009
s) Oficio N° 255-2009-MEF/15.01, de fecha 15.09.2009
t) Oficio N° 268-2009-MTC/02, de fecha 24.09.2009.
u) Carta N° 1105/2009/GG/AdP, de fecha 28.10.2009.
v) Oficio N° 295-2009-EF/15.01, de fecha 03.11.2009
w) Oficio N° 1491-2009-MTC/25, de fecha 19 .11.2009
x) Informe N° 500-2009-MTC/25.SDM, de fecha 26.08.2009
y) Informe N° 634-2009-MTC/25.CHR, de fecha 26.11.2009

FECHA : Lima, 26 NOV. 2009

Me dirijo a usted, en relación al asunto del rubro, para remitirle adjunto al presente el Informe N° 634-2009-MTC/25.CHR, que este despacho hace suyo, mediante el cual se sustenta la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

así como la emisión de una Resolución Ministerial que tenga por objeto autorizar al Viceministro de Transportes a suscribir la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú; en atención a lo dispuesto por el artículo 9° inciso c) del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual señala que el Viceministro de Transportes tiene por función específica la de ejecutar, por encargo del Ministro, la política

CLAUDIA HOPKINS

281

subsectorial y supervisar las actividades de los proyectos especiales y organismos descentralizados del subsector a su cargo.

En ese sentido, mediante el Informe Nº 634-2009-MTC/25.CHR, recomendamos remitir los actuados a la Oficina General de Asesoría Jurídica de este Ministerio para la correspondiente evaluación legal de la misma, y posterior gestión aprobatoria del proyecto de Resolución Ministerial que se adjunta.

Atentamente,

HJALMAR RICARDO OMARANGUNICH RACHUMI
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

Adj.: - Informe Nº 634-2009-MTC/25.CHR y antecedentes de la referencia.
- Proyecto de Resolución Ministerial
- Quinta Addenda al Contrato de Concesión

280

INFORME N° 634-2009-MTC/25.CHR

AL : **Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi**
Director General de Concesiones en Transportes

DE : **Claudia Hopkins Rodríguez**
Asesora Legal

ASUNTO : Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

REFERENCIA :
a) Informe N° 175-2008-MTC/12.08.DAE, de fecha 16.12.2008
b) Informe N° 063-2009-MTC/12.08.DAE, de fecha 13.03.2009
c) Informe N° 067-2009-MTC/12.08.DAE ,de fecha 17.03.2009
d) Informe N° 076-2009-MTC/12.08.DAE, de fecha 24.03.2009
e) Oficio N° 601-2009-MTC/25, de fecha 29.04.2009
f) Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM, de fecha 29.04.2009
g) Oficio N° 068-09-GRE-OSITRAN, de fecha 06.05.2009
h) Oficio N° 701-2009-MTC/25, de fecha 21.05.2009
i) Informe N° 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA, de fecha 20.05.2009
j) Oficio N° 153-2009-EF/15.01, de fecha 25.05.2009
k) Informe N° 144-2009-MTC/12.08.DAE, de fecha 27.05.2009
l) Oficio N° 807-2009-MTC/25, de fecha 16.06.2009
m) Informe N° 320-2009-MTC/25. de fecha 01.06.2009
n) Oficio Circular N° 065-09-SCD-OSITRAN, de fecha 23.06.2009.
ñ) Informe N° 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, de fecha 23.06.2009
o) Carta N°.0707/2009/GG/AdP, de fecha 17.07.2009.
Memorando N° 943-2009-MTC/12.08, de fecha 21.07.2009
p) Informe N° 450-2009-MTC/25.RCL., de fecha 21.07.2009
q) Oficio N° 227-2009-MTC/02, de fecha 11.08.2009
r) Informe N° 525-2009-MTC/25.RCL.SDM, de fecha 08.09.2009
s) Oficio N° 255-2009-MEF/15.01, de fecha 15.09.2009
t) Oficio N° 268-2009-MTC/02, de fecha 24.09.2009.
u) Carta N° 1105/2009/GG/AdP, de fecha 28.10.2009.
v) Oficio N° 295-2009-EF/15.01, de fecha 03.11.2009
w) Oficio N° 1491-2009-MTC/25, de fecha 19 .11.2009
x) Informe N° 500-2009-MTC/25.SDM, de fecha 26.08.2009

FECHA : Lima, 26 NOV. 2009

Es grato dirigirme a usted, en relación al asunto del rubro, a fin de informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante el Contrato de Concesión) con la empresa Aeropuertos del Perú S.A (en adelante ADP).

2. Con fecha 05 de febrero de 2008, se suscribió la Primera Addenda al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 del Contrato de Concesión, así como la entrega en operación al

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

2

Concesionario del Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

3. Con fecha 06 de marzo de 2008, se suscribió la Segunda Addenda al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer la entrega en operación al Concesionario del Aeropuerto CAP. FAP. Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

4. Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió la Tercera Addenda al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará el Concedente al Concesionario pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

5. Con fecha 24 de noviembre de 2008, se suscribió la Cuarta Addenda al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad entregar en operación al Concesionario, el Aeropuerto CAP. FAP. Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, Departamento de Piura.

6. Con Carta Nº 0807/2008/GG/AdP, el Concesionario presentó a OSITRAN una solicitud de Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de aeropuertos de Provincia de la República del Perú, por la cual propuso realizar las siguientes modificaciones: (i) Inclusión de adicionales de obras; (ii) Inversiones adicionales; (iii) Pago de estudios Técnicos; (iv) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto; (v) Reajuste de tarifas de los aeropuertos de Chiclayo, Piura, y Pisco.

7. Mediante Oficio Nº 159-08-GRE-OSITRAN, de fecha 01 de diciembre de 2008, la Gerencia de Regulación de OSITRAN remitió a esta Dirección la solicitud propuesta por el Concesionario, solicitando el proyecto de acuerdo de ambas partes, manifestando su conformidad o no respecto al proyecto de Addenda elaborado por ADP.

8. El 05 de febrero de 2009, se llevó a cabo una reunión, en la cual se trataron los temas referidos a la propuesta de Addenda del Concesionario, llegándose a la conclusión que la misma debía reformularse.

9. Mediante Carta Nº 0157/2009/GG/AdP de fecha 19 de febrero de 2009, el Concesionario Aeropuertos del Perú S.A. remitió su nueva propuesta de Addenda, de acuerdo a lo coordinado en la reunión de trabajo de fecha 05 de febrero del 2009.

10. Mediante Memorándum Nº 504-2009-MTC/09.02, de fecha 18 de marzo de 2009, la Dirección General de Planeamiento y Presupuesto remitió a esta Dirección el Informe Nº 275-2009-MTC/09.02, en el cual señaló que, en concordancia con la DGAC, consideraba razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de

Aeropuertos de Provincias, indicando que la necesidad de los puentes de embarque serán analizadas conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinadas a su vez, por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan Maestro respectivo.

11. Mediante Memorándum Nº 428-2009-MTC/12.08, de fecha 01 de abril de 2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil remitió el Informe Nº 076-2009-MTC/12.08, el cual emite opinión técnica favorable respecto de las obras adicionales.

12. Mediante correo electrónico de fecha 08 de abril de 2009, esta Dirección remitió al Concesionario el Proyecto del Quinto Adendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú.

13. Mediante Carta Nº 0347/2009/GG/ADP, de fecha de 13 de abril de 2009, Aeropuertos del Perú S.A remitió a la Dirección General de Concesiones en Transportes su conformidad respecto al Proyecto de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión, indicando que *"dicho texto responde a las distintas coordinaciones sostenidas con las distintas Direcciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y nuestra empresa, por lo que nos encontramos conformes con el mismo"*.

14. Con Carta Nº 376/2009/GG/AdP, de fecha 21 de abril de 2009, ADP informó a esta Dirección que los estudios técnicos relacionados con los Planes Maestros tendrían un costo aproximado de US$ 150,000 por cada aeropuerto, y que el monto que el MTC tendría que liquidar el año 2009 ascendería a US$ 900,000.00 y durante el año 2010 a US$ 900,000.00.

15. Con carta s/n de fecha 24 de abril de 2009, el Banco Continental (Acreedor Permitido del Concesionario) manifestó su conformidad respecto del proyecto de Quinta Addenda al Contrato de Concesión.

16. Mediante Carta Nº 0395/2009/GG/AdP, de fecha 27 de abril de 2009, el Concesionario, de conformidad a lo previsto en el numeral 17.1 del Contrato de Concesión, remitió a esta Dirección el documento que se hace mención en el numeral anterior.

17. Con correo electrónico de fecha 28 de abril del presente, esta Dirección remitió al Concesionario, el proyecto de Quinta Addenda al Contrato de Concesión, en el cual, a solicitud de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se excluye la modificación al numeral 7.7.7 referido a la homologación de tarifas de los aeropuertos de Pisco, Piura y Chiclayo.

18. Mediante correo electrónico de fecha 28 de abril de 2009, la Gerenta General de la Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A, señora Leonie Roca, manifiesta su conformidad con el texto propuesto, señalando que *"están conformes con no retrasar la aprobación de las demás modificaciones"*.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

272

19. Con Oficio Nº 601-2009-MTC/25, de fecha 29 de abril de 2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes remite a la Gerencia General del OSITRAN el Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM, solicitando su opinión técnica no vinculante sobre la propuesta de modificar el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

20. Mediante Oficio Nº 068-09-GRE-OSITRAN, de fecha 06 de mayo de 2009, OSITRAN solicitó a la Dirección General de Concesiones en Transportes un informe ampliatorio respecto al retiro de la implementación de puentes de embarque para el Aeropuerto de Iquitos, así como, el sustento para la suscripción de la Addenda, incluyendo la causa justificada y el interés público.

22. Mediante Oficio Nº 701-2009-MTC/25, de fecha 21 de mayo de 2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes remitió el Informe Nº 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA, el mismo que señala como su objeto emitir opinión respecto al contenido y alcances del artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1012.

23. Con Oficio Nº 153-2009-EF/15.01, de fecha 25 de mayo de 2009, la Viceministra de Economía del Ministerio de Economía y Finanzas remitió a OSITRAN el Informe Nº 971-2009-EF/60.01, respecto a la interpretación del artículo 9º del Decreto Supremo Nº 148-2006-EF.

24. Con Oficio Nº 807-2009-MTC/25, de fecha 16 de junio de 2009, la Dirección General de Concesiones en Transporte remitió el Informe Nº 320-2009-MTC/25, dando con ello atención al Oficio Nº 068-09-GRE-OSITRAN.

25. Mediante Oficio Circular Nº 065-09-SCD-OSITRAN, de fecha 23 de junio de 2009, la Secretaría del Consejo Directivo remitió a la Dirección General de Concesiones en Transportes el Acuerdo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN, el mismo que aprueba la opinión técnica del regulador y contenida en el Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN.

26. Con Oficio Nº 941-2009-MTC/25, de fecha 16 de julio de 2009, la Dirección General de Concesiones en Transporte remitió a la empresa Aeropuertos del Perú S.A., para su conformidad, el Proyecto de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

27. Mediante Carta Nº 0707/2009/GG/AdP, de fecha 17 de julio del 2009, la empresa Aeropuertos del Perú S.A. expresó ante la Dirección General de Concesiones en Transportes su conformidad a la propuesta de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

226

28. Con Memorándum Nº 943-2009-MTC/12.08, de fecha 21 de julio del 2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil reitera su posición en el sentido que la obligatoriedad de instalar dichas mangas debería estar relacionada con la infraestructura necesaria que permita su funcionamiento, independientemente del número de pasajeros.

29. Con Oficio Nº 268-2009-MTC/02, de fecha 11 de agosto del 2009, el Viceministro de Transportes solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas su opinión respecto a la inclusión de la participación de dicho organismo cuando el monto de los adicionales de obra excedan el 15% del monto contratado.

30. Mediante Oficio Nº 295-2009-EF/15.01, de fecha 03 de noviembre de 2009, la Viceministra de Economía del Ministerio de Economía y Finanzas remitió el Informe N° 214-2009-2009-EF/67.01, de fecha 02 de noviembre de 2009, mediante el cual se emite opinión favorable sobre la Addenda N° 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, condicionando su conformidad a la comunicación en forma expresa, por parte del MTC, garantizando que no se afecte el flujo de ingresos incluido el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.

31. En ese sentido, mediante Oficio N° 1491-2009-MTC/25, de fecha 14 de noviembre de 2009, el MTC remitió al MEF el Informe N° 500-2009-MTC/25.SDM, el mismo que muestra en su Anexo 1 las proyecciones de ingresos de la retribución de LAP y egresos.

DIR. GRAL. DE CONCESIONES EN TRANSPORTES CLAUDIA HOPKINS MTC

II. OBJETO

El objeto del presente informe es determinar la procedencia, legal y contractual, de la suscripción de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

III. MARCO LEGAL

3.1 Decreto Supremo Nº 059-96-PCM

De acuerdo a lo establecido en los artículos 32º y 33º del Decreto Supremo Nº 059-96-PCM, Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (en adelante TUO), se permiten realizar modificaciones al Contrato de Concesión siempre que se respete:

a) La naturaleza de la Concesión;
b) Las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y
c) El equilibrio financiero para ambas partes.

3.2 Decreto Supremo Nº 060-96-PCM

El Reglamento del TUO, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 060-96-PCM establece lo siguiente:

> *"Artículo 30.- Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:*
> *(...)*
> *f) modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes;"*[el subrayado es nuestro]

3.3 Decreto Supremo Nº 108-2006-EF

En el mismo sentido, el Decreto Supremo Nº 108-2006-EF, el cual estable precisiones con relación a los alcances de algunos aspectos del TUO señala en su artículo 3º lo siguiente:

> *"Artículo 3.- De la naturaleza del cofinanciamiento*
> *En el caso de concesiones cofinanciadas por el Estado, a que se refiere el inciso c) del Artículo 14 del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado por Decreto Supremo Nº 059-96-PCM y normas modificatorias, los montos que perciba el concesionario por la ejecución y explotación de la obra y/o prestación del servicio constituyen el sistema de recuperación de la inversión y/o de los costos o gastos de operación y mantenimiento efectuados; por lo tanto, la retribución económica por el servicio prestado por el concesionario."* [el subrayado es nuestro]

3.4 Decreto Legislativo Nº 1012

El Decreto Legislativo Nº 1012 ha considerado como Asociación Público Privada lo siguiente:

> *"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 o proveer servicios públicos.*
>
> *Participan en una APP: el Estado, a través de alguna de las entidades públicas establecidas en el artículo precedente, y uno o más inversionistas privados."*

3.5 Decreto Supremo Nº 144-2009-EF

Por otro lado, el Decreto Supremo Nº 144-2009-EF modificó el Decreto Supremo Nº 146-2008-EF respecto a la oportunidad de suscribir Addendas a los Contratos de Concesión:

> *Artículo 1.- Modifíquese el Artículo 9 del Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1012, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, cuyo texto quedará redactado de la siguiente manera:*
>
> *"Artículo 9.- Procedimiento y causales de renegociación del contrato de Asociación Publico - Privada"*
> *Establecer que, durante los primeros tres (3) años contados desde la fecha de suscripción de los contratos de Asociaciones Público - Privadas, los sectores competentes sólo podrán suscribir addendas a los referidos contratos, siempre que se trate de la corrección de errores materiales; de requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa de cierre financiero del contrato; de precisar aspectos operativos para la mejor ejecución del contrato de concesión; o, se sustente la necesidad de adelantar el programa de inversiones con cargo a la retribución prevista en el contrato a favor del Estado y dicha modificación no implique un cambio del contrato, de autosostenible a cofinanciado, ni se aumenten los pagos a cargo del Estado previstos en el contrato. En cualquier caso, las partes procurarán respetar en lo posible la naturaleza de la concesión; las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y, el equilibrio financiero para ambas partes.*
>
> *Para efectos de tramitar cualquier solicitud de modificación contractual, se requerirá la opinión previa del Organismo Regulador correspondiente, cuando se trate de proyectos de obras públicas de infraestructura y de servicios públicos bajo su competencia. Asimismo, se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento o las garantías. Las opiniones deberán ser requeridas en forma simultánea a las diferentes entidades, entendiéndose por ello que sean solicitadas con un desfase no mayor a dos (2) días hábiles. Las opiniones deberán ser emitidas en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados desde la recepción de la solicitud de opinión, luego del cual se considerarán favorables.*
>
> *Luego de transcurrido el plazo a que se refiere el primer párrafo del presente artículo, si la addenda propuesta desvirtúa el objeto del proyecto original o involucre un monto adicional que supere el 15% del Costo Total del Proyecto de Asociación*

CLAUDIA HOPKINS BARSUPERE
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS FERROVIARIAS MTC

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

273

Público - Privada, la Entidad - siempre que la naturaleza del proyecto lo permita - evaluará la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección, como alternativa a negociar una addenda al contrato".

3.6 Contrato de Concesión

3.6.1 Modificaciones al Contrato de Concesión

La cláusula décimo sétima del Contrato de Concesión establece que toda adición, modificación al Contrato por cualquiera de las partes 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, señalando que se deberá contar con la opinión técnica del Regulador y siempre que las modificaciones respeten la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes:

> *"17.1 **Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el 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. La Parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN.** 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." [el resaltado y subrayado es nuestro]*

Por otro lado, el numeral 17.3 de la cláusula décimo sétima del Contrato de Concesión referida a las modificaciones del Contrato de Concesión establece que de conformidad con el Artículo 33° del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el Contrato de Concesión, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público.

Asimismo, el numeral 17.5 señala lo siguiente:

> *"la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes".*

IV. EXPOSICIÓN DE HECHOS Y ARGUMENTOS QUE FUNDAMENTAN LA SOLICITUD DE LA ADDENDA DEL CONCEDENTE Y CONCESIONARIO

A continuación, pasamos a exponer los hechos y argumentos que fundamentan la solicitud de la Addenda al Contrato de Concesión propuesta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos del Perú S.A.:

4.1 DE LA MODIFICACIÓN DE LOS CONTRATOS DE CONCESION

Durante la tramitación de la presente Addenda, se ha introducido una nueva regulación del marco legal que sustenta la formulación de modificaciones contractuales. En efecto, en un inicio de se encontraba vigente el artículo 9º del DS. 146-2008-EF que tenía la siguiente redacción:

> *"Artículo 9.- Procedimiento y causales de renegociación del contrato de Asociación Público - Privada*
> *Salvo para casos asociados a errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa del cierre financiero del contrato de APP, no podrán efectuarse Addendas al mismo durante los primeros 3 años desde la fecha de su suscripción. Una vez culminado dicho plazo podrán realizarse Addendas al contrato de APP previa opinión del Organismo Regulador correspondiente, cuando se trate de proyectos para la prestación de servicios públicos bajo su competencia. Asimismo, se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento o las garantías. Las opiniones deberán ser requeridas en forma simultánea a las diferentes entidades, entendiéndose por ello que sean solicitadas con un desfase no mayor a dos (2) días hábiles. Las opiniones deberán ser emitidas en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados desde la recepción de la solicitud de opinión, luego del cual se considerarán favorables.*
>
> *Si la Addenda propuesta desvirtúa el objeto del proyecto original o involucra un monto adicional que supere el 15% del Costo Total del Proyecto de APP, la Entidad -siempre que la naturaleza del proyecto lo permita- evaluará la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una Addenda al contrato."*

Ante ello, surgió el cuestionamiento si la nueva regulación introducida por el DS. 146-2008-EF afectaba a los Contratos de Concesión que se habían suscrito antes de su entrada en vigencia.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

271

Efectuar dicho análisis resulta relevante pues el sentido interpretativo que se adoptase intervendría directamente en la procedencia para la suscripción de la presente Addenda.

Por ello, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Concedente y representante del Estado Peruano, emitió el Informe Nº 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA, mediante el cual se expresó el pronunciamiento sobre el particular, señalando lo siguiente:

> *"5.1 Mediante la interpretación literal del artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, se puede entender que dicha norma será aplicable a los Contratos de Concesión que no hayan superado el plazo de tres años de suscritos, incluso de aquellos celebrados antes de la entrada en vigencia de la norma referida.*
>
> *5.2 Los métodos de interpretación "ratio legis" y el "sistemático", son válidos para determinar el contenido normativo de una disposición, los cuales permiten argumentar que el artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF será aplicable sólo a los procesos de promoción de la inversión privada que se encuentren actualmente tramitándose; no siendo el método de interpretación literal el instrumento más adecuado para asignar una norma determinada disposición pues no se reconoce un contenido propio o inherente a los términos que pueda usar el legislador.*
>
> *5.3 Conforme al principio de interpretación desde la Constitución, señalar que el artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF limita la posibilidad de modificación de los Contratos de Concesión suscritos con anterioridad a su entrada en vigencia, se reconocería una afectación a la libertad contractual protegida por el Artículo 62º de la Constitución*
>
> *Por consiguiente, concluimos que el artículo 9º del, Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1012 cuando establece una limitación a la modificación de los Contratos de Concesión durante el período de tres años luego de suscritos, se refiere para aquellos proyectos cuyo diseño se encuentran a cargo del órgano de promoción de la inversión privada competente, no siéndole aplicable a los Contratos de Concesión suscritos antes de su entrada en vigencia y respetando la salvedad establecida en el Decreto Legislativo Nº 1016, norma modificatoria de la Tercera Disposición Complementaria del Decreto Legislativo Nº 1012.2*

En el mismo sentido, y a solicitud de OSITRAN, el Ministerio de Economía y Finanzas emitió el Informe Nº 971-2009-EF/60.01, en el cual se establece que:

> *"(...)*
> *2. El artículo 9º del Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1012 y modificatoria, Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, establece que,*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

270

salvo para casos asociados a errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa del cierre financiero del contrato de APP, no podrán efectuarse Addendas al mismo durante los primeros 3 años desde la fecha de su suscripción.

3. Por su parte, el numeral 3° del Artículo 11° de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo establece que los Decretos Supremos entran en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial, salvo disposición contraria del mismo, que postergue su vigencia en todo o parte.

4. En tal sentido, el Artículo 9° será de aplicación a los contratos que se suscriban a partir de su vigencia. Ello es concordante con lo dispuesto por el artículo 62° de la Constitución Política del Perú cuyo texto señala que los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase."

Siendo así, las entidades competentes para emitir pronunciamiento válido respecto a los alcances del artículo 9° del DS. 146-2008-EF, coincidieron que la aplicación de la referida norma señala como supuesto de hecho a los Contratos de Concesión que se suscriban luego de su entrada en vigencia, de conformidad con el artículo 62° de la Constitución Política.

Sin perjuicio de lo expuesto, el 25.06.2009 se publicó el Decreto Supremo N° 144-2009-EF, el mismo que modificó el régimen normativo previsto para la modificación de los Contratos de Concesión, de manera que, no existe impedimento legal o contractual que sustente rechazar, *in limine*, la suscripción de la presente Addenda.

4.2 *DE LAS CLÁUSULAS DE OBRAS ADICIONALES*

4.2.1 Inclusión de la denominación de "Obras Adicionales"

a. Opinión del Concedente

Mediante el Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM se propuso incluir en el numeral 1.77 el concepto de Obras Adicionales con el siguiente texto:

"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

269

Al respecto, debemos señalar que mediante Carta N° 0157/2009/GG/AdP, el Concesionario ha indicado que en toda inversión es factible de generar "obras adicionales", las cuales no fueron previstas inicialmente y que merecen ser reguladas, atendiendo a un criterio de transparencia y considerando que el pago que se realiza de éstas son recursos públicos. Por ello, señalan que es necesario contar con una definición en el Contrato de Concesión que precise la oportunidad y forma de cuándo esto es posible. Asimismo, manifiestan que los conceptos de intervenciones adicionales que surgen como consecuencia de la ejecución de un plan de obras están permitidos en la Ley de Contrataciones vigente.

Por otro lado, la Dirección de Aeronáutica Civil, mediante Informe N° 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.08, ha señalado que:

> *" (...)los expedientes técnicos de obras son elaborados en gabinete en base a consideraciones y supuestos técnicos teóricos (calidad de suelos, distancias de canteras, rendimiento de equipos mecánicos, presencia de lluvias, suministro de materiales, metrados de actividades etc)) que durante el desarrollo de los trabajos son muy susceptibles de variar, originando trabajos adicionales o deductivos y ampliaciones de plazo, siendo responsabilidad de la supervisión de obra la verificación o validación de las causales que los originan."*

En ese sentido, la Dirección General de Aeronáutica Civil concluyó que es procedente reconocer adicionales y/o deductivos.

Asimismo, debemos indicar que la Ley de Adquisiciones y Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Legislativo 1017 regula el concepto de las *"obras adicionales"*.

En efecto, es factible que en todo proyecto sea necesaria la construcción de nuevas obras que permitan cumplir con el objetivo de la obra principal, aprobada por el Estado Peruano mediante los expedientes técnicos.

Por otro lado, cabe señalar que la definición propuesta para "Obras Adicionales" en el Contrato de Concesión puede aplicarse a todas las obras e inversiones que debe realizar el Concesionario, según lo dispuesto en el Contrato de Concesión que son: (i) Obras obligatorias; Obras del Plan Maestro de Desarrollo; (iii) Obras de Rehabilitación y Mejoramiento; (iv) Inversiones en Mantenimiento; y (v) Equipamiento.

En tal sentido, esta Dirección, en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil y el Concesionario, consideran que es viable y conveniente que el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú regule el concepto de las *"obras adicionales"* y poder, de esta manera, dar solución al problema de los

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

26

trabajos que tienen que realizarse para poder terminar la obra principal, pero que no se encuentran contemplados en el expediente técnico aprobado.

Por lo expuesto, mediante Oficio Nº 601-2009-MTC/25, se propuso incorporar al Contrato de Concesión la definición de "obras adicionales".

b. Opinión del Organismo Regulador

Mediante Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, que contiene la opinión técnica no vinculante del Regulador, se indicó respecto a ello lo siguiente:

> *"32. **El actual Contrato de Concesión no prevé el reconocimiento de Adicionales de Obra durante la ejecución de las Inversiones Obligatorias, tanto del periodo inicial, como del periodo remanente**.*
>
> *En el desarrollo de cualquier tipo de inversión, indistintamente del sector que lo ejecute (Público o Privado), **es probable que surja la necesidad de realizar Obras Adicionales, de no haber sido consideradas en el Expediente Técnico, ni el contrato cuya realización resulta indispensable y/o necesaria para dar cumplimiento a la meta prevista de la Obra Principal**.*
>
> *34. **En ese sentido, consideramos que es conveniente incorporar en la Cláusula Primera de Definiciones, el concepto de "Obras Adicionales"**. Asimismo, es necesario que en vista de la inclusión de la definición de "Obras Adicionales, también se añada el concepto de "Deductivos de Obra", **debiendo considerar para el efecto que éstos se refieren a aquellos componentes o partes de la obra que estando incluidos en el expediente técnico aprobado, ya no resulta necesarios ejecutarlos por razones debidamente justificadas.** En consecuencia, se propone que el numeral 1.77 quede redactado de la siguiente manera:*
>
> > ***"Obras"**, son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*
> > - *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
> > - *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación*

267

de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.

- *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
- *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*
- *"Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o partes de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos.

*35. **<u>En conclusión, se propone emitir opinión favorable, pero recomendamos la inclusión del término "Deductivo de Obra", por las consideraciones expuestas en los párrafos anteriores</u>**."*

c. Opinión del Concedente a propósito de lo expuesto por el Regulador

El Organismo Regulador ha propuesto la incorporación de los "Deductivos de Obra", como aquellos componentes del proyecto que no resultan necesarios ejecutar por razones debidamente justificadas.

Al respecto, esta Dirección considera que en los proyectos de inversión pública, desde su etapa de diseño a la de su concretización, pueden existir circunstancias que alteren la finalidad o el hecho que fundamentó su ejecución, entendiendo con ello la necesaria modificación de la forma o características del mismo.

Ello sirve de fundamento tanto para incorporar nuevas inversiones como para retirarlas, pues, si deja de existir la necesidad que sustentó

determinado requerimiento de inversión, no existe lógica alguna que argumente su ineludible ejecución.

Más aún, si atendemos que la naturaleza de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia es de tipo cofinanciado (donde las obras que realiza el Concesionario se financian en un gran porcentaje de las transferencias que realiza el Concedente del Presupuesto Público), resulta aplicable el criterio de eficiencia que señala la Ley N° 28411 – Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto:

> *"Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto*
> *Artículo X.- Eficiencia en la ejecución de los fondos públicos*
> *Las políticas de gasto público vinculadas a los fines del Estado deben establecerse teniendo en cuenta la situación económica-financiera y el cumplimiento de los objetivos de estabilidad macrofiscal, siendo ejecutadas mediante una gestión de los fondos públicos, orientada a resultados con eficiencia, eficacia, economía y calidad."*

En la misma línea encontramos lo dispuesto por el artículo 10° de la referida norma:

> *"Artículo 10.- Finalidad de los Fondos Públicos*
> *Los fondos públicos se orientan a la atención de los gastos que genere el cumplimiento de sus fines, independientemente de la fuente de financiamiento de donde provengan. Su percepción es responsabilidad de las Entidades competentes con sujeción a las normas de la materia.*
> *Los fondos se orientan de manera eficiente y con atención a las prioridades del desarrollo del país."*

Por consiguiente, consideramos conveniente aceptar la propuesta formulada por el Organismo Regulador, en tanto, atiende a la naturaleza de las inversiones que se realizan en el marco de esta Concesión y respeta el criterio de eficiencia que señala la Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto.

d. Texto de la Addenda

Atendiendo a lo señalado en apartados anteriores, convenimos en señalar que la cláusula 1.77 queda redactada de la siguiente forma:

> *"Obras", son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*
>
> *• "Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

265

• *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*

• *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*

• *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos.*

• *"Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o partes de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezarán a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos."

4.2.2 Procedimiento para las obras adicionales cuando sean menores o iguales al 15% del monto contratado, y cuando sobrepasen dicho límite.

a. Opinión del Concedente

Mediante Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM se propuso adicionar al Contrato de Concesión el numeral 8.24 con el siguiente texto:

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 <u>Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del expediente técnico aprobado</u>

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

264

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado contrato original suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

8.24.2 <u>Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% del expediente técnico aprobado</u>

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, éstas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

Una vez aprobado el expediente, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO.

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos".

Sobre el particular debemos indicar que para determinar el procedimiento de las obras adicionales, se consideró como referencia lo establecido en el Decreto Legislativo Nº 1017 - Ley de Contrataciones del Estado.

En efecto, el artículo 41° de la citada norma establece lo siguiente:

"Artículo 41.- Prestaciones adicionales, reducciones y ampliaciones

(...)Tratándose de obras, las prestaciones adicionales podrán ser hasta por el quince por ciento (15%) del monto total del contrato original, restándole los presupuestos deductivos vinculados, entendidos como aquellos derivados de las sustituciones de obra directamente relacionadas con las prestaciones adicionales de obra, siempre que ambas respondan a la finalidad del contrato original. Para tal efecto, los pagos correspondientes serán aprobados por el Titular de la Entidad.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

263

En el supuesto de que resultara indispensable la realización de prestaciones adicionales de obra por deficiencias del Expediente Técnico o situaciones imprevisibles posteriores a la suscripción del contrato, mayores a las establecidas en el segundo párrafo del presente artículo y hasta un máximo de cincuenta por ciento (50%) del monto originalmente contratado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al proyectista, el Titular de la Entidad podrá decidir autorizarlas. Para ello se requerirá contar con la autorización del Titular de la Entidad, debiendo para la ejecución y el pago contar con la autorización previa de la Contraloría General de la República y con la comprobación de que se cuentan con los recursos necesarios. En el caso de adicionales con carácter de emergencia dicha autorización se emitirá previa al pago. La Contraloría General de la República contará con un plazo máximo de quince (15) días hábiles, bajo responsabilidad, para emitir su pronunciamiento. Dicha situación debe ponerse en conocimiento de la Comisión de Presupuesto y Cuenta General de la República del Congreso de la República y del Ministerio de Economía y Finanzas, bajo responsabilidad del Titular de la Entidad".

En efecto, para el caso de las obras públicas se prevé que, siempre y cuando las prestaciones adicionales respondan a la finalidad del contrato original, se puede contratar hasta por el 15% (quince por ciento) del monto total del contrato original. Caso contrario, es decir, si la prestación adicional superara el 15%, será necesaria la autorización de Contraloría.

Lo expuesto en el artículo 41° del Decreto Legislativo mencionado responde a una lógica de eficiencia, expresada en lograr la culminación de la obra en el más corto plazo posible y no interrumpir la dinámica de la misma, siempre y cuando el costo de estos *"adicionales"* sean inferiores al 15% de los montos totales contratados. Sin embargo, si fuera necesario realizar un gasto de mayor envergadura (la Ley ha señalado que el monto sea mayor a 15% del contrato original) para poder terminar una obra, resulta razonable que este expediente técnico sea evaluado por el Titular de la Entidad, y que antes de la ejecución y pago de la misma se cuente con la autorización de Contraloría.

Ahora, esta Dirección reconoce las diferencias existentes entre un contrato de obra pública y una concesión, sin embargo, resulta pertinente mencionar que al ser la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia una de tipo cofinanciada (donde la principal fuente de financiamiento del concesionario es el presupuesto que transfiere el Estado mediante los Pagos Anuales por Obra y los Pagos Anuales por Mantenimiento y Operación), la lógica presente en las inversiones realizadas por el Concesionario no se distancia mucho del esquema de financiamiento adoptado en una obra pública.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

262

En este sentido, resulta pertinente adoptar el esquema general de reconocimiento de las obras adicionales por la Ley de Contrataciones del Estado (DL. 1017) y adecuarlo a las características del Contrato de Concesión. En tal sentido se propuso el siguiente esquema:

- OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado, suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27[1] del Contrato de Concesión; y

- Cuando las Obras Adicionales sean mayores al 15% del expediente técnico aprobado, deben ser aprobadas por el Concedente (DGAC) con opinión previa de OSITRAN. El procedimiento que se establece para ello es otorgar al organismo regulador un plazo de diez (10) días calendario para emitir su pronunciamiento, y un plazo similar a la DGAC para aprobarlo, de corresponder.

b. Opinión del Organismo Regulador

Mediante Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, que contiene la opinión técnica no vinculante del Regulador, se indicó respecto a ello lo siguiente:

*"37. Consideramos que, **dado que deben reconocerse las "Obras Adicionales", debiera ser procedente la incorporación de un procedimiento para la tramitación de dichas obras. No obstante ello, es conveniente hacer las precisiones que se exponen en los siguientes párrafos**.*

38. El Concesionario en cumplimiento del Anexo 27 – Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividad de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultoría, realiza procesos de selección (Licitación Pública Internacional, Licitación Pública Nacional, Proceso de Solicitud de Propuestas y Adjudicación Directa) en los cuales, con excepción de la Adjudicación Directa, el Concedente participa como miembro del Comité de los Procesos.

*39. En el Proceso de Selección, **el Comité Especial adjudica la Buena Pro a la oferta del Postor que presente la menor propuesta económica (el precio más bajo). Sobre la base de la oferta seleccionada, y sobre la cual se ha adjudicado la buena pro, el Concesionario suscribe el Contrato para la ejecución de la obra convocada**.*

[1] *Anexo 27 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú. Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y servicios y Consultorías.*

261

*40. En este sentido, **se debe tomar en consideración que el Expediente Técnico aprobado por el Concedente y con el cual se inició el proceso de selección, contiene un Valor Referencial, el cual podría no concordar con el monto ofertado por el Postor Seleccionado por el Comité Especial y con el cual el Concesionario suscribió el Contrato correspondiente**, y **no sobre el monto del Expediente Técnico aprobado** que finalmente **sólo tenía carácter referencial** para efectos de iniciar el respectivo proceso de selección.*

*41. Respecto al Procedimiento **para obras adicionales menores o iguales al 15%,** se debe hacer las siguientes precisiones:*

- *Que, si bien es cierto que los adicionales de obra que no excedan del 15% del Monto Contratado, son aprobados directamente por el Concesionario A cada uno de los Contratistas selecciones a través del proceso de selección, **resulta necesario precisar a nivel contractual que el Concesionario debe presentar a OSITRAN documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados a efectos de verificar los porcentajes de adicionales respecto a la Obra Contratada.***
- *La documentación presentada por el Concesionario **deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC,** a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.*
- *En la documentación que sustenta el Adicional de Obra, **el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.***

42. De otro lado, con relación a las Obras Adicionales superiores al 15%, se debe precisar que:

- *En la documentación que sustenta el Adicional de Obra, **el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.***
- *Dado que sobre este punto se adopta un tratamiento similar al previsto en el Artículo 41° del Decreto Legislativo N° 1017 "Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Contrataciones del Estado", **debe precisarse que el referido dispositivo normativo considera un tope máximo de 50% hasta el cual se pueden tramitar las obras adicionales que superen el 15% del monto inicialmente contratado**.*
- *De acuerdo a lo anterior, **resultaría conveniente que las partes consideren un monto máximo** hasta el cual se **puedan tramitar las obras adicionales que sean superiores al 15%, pudiendo las partes, de estimarlo***

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

260

pertinente, adoptar el tope máximo fijado en la vigente Ley de Contrataciones del Estado.

- *Por otra parte,* ***consideramos que también resultaría conveniente que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%; sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimientos establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública –SNIP*** *en lo que resulte aplicable.*

43. Por lo tanto, de acuerdo a lo expuesto en este sección, se propone que el numeral 8.24 quede redactado de la siguiente manera:

8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras adicionales sean iguales o inferiores al 15% de los montos contratados

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% de los montos en virtud del Anexo 27 del CONTRATO.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de ~~los~~ adicionales de obra aprobados, a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.

La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

8.24.2 Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, estas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente del adicional a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10

días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

En el expediente técnico del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el expediente técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO por estas Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO"

En consecuencia, el Organismo Regulador emitió opinión favorable, sin embargo, recomienda determinadas precisiones a la propuesta formulada por el Concedente.

c. Opinión del Concedente a propósito de lo expuesto por el Regulador.

c.1 Respecto a las obras adicionales cuyo monto no supere el 15% del monto contratado.

Sobre el particular, tanto el Regulador como este Ministerio son conscientes de que pueden existir determinados eventos que impliquen la realización de nuevas inversiones, las mismas que no habían sido aprobadas previamente en el expediente técnico. Por ello, y atendiendo a la naturaleza cofinanciada de esta Concesión, era imprescindible regular la forma de su reconocimiento para su posterior pago.

Respecto al cambio de unidad de referencia para el cálculo del valor del 15% de la obra adicional, si bien la propuesta inicial contenía al valor referencial, es necesario señalar que en tanto este nuevo componente de inversión no fue proyectado inicialmente, debería ser aquel que refleje una proporción sobre el costo real de la obra, el mismo que se representa en el monto contratado y no el que puede figura en el expediente técnico como referente.

Por lo expuesto, esta Dirección acepta la recomendación expuesta por OSITRAN respecto a que el porcentaje del 15% debe ser con relación a los montos contratados de las obras adicionales.

Asimismo, el Regulador señala la necesidad de presentarle documentación sustentatoria de los adicionales de obra, esta Dirección concuerda con ello en tanto dicho requisito favorecerá la acción de

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

258

control y posterior reconocimiento del monto efectivamente invertido; así como, cuando se solicita la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación, lo cual ayudará a un mejor resolver tanto por OSITRAN como por el Concedente.

Por otro lado, coincidimos con el procedimiento que ha señalado por el Organismo Regulador en tanto el monto sea mayor o no del 15% de los montos contratados, el mismo que mantiene el esquema inicial propuesta por esta Dirección y señalado en el Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM.

c.2 Respecto a las obras adicionales cuyo monto supere el 15% del monto contratado.

Con relación al tope máximo de obras adicionales (50%) previsto en la Ley de Contrataciones del Estado, esta Dirección considera que dicho criterio resulta razonable, pues la finalidad de la incorporación de este tipo de obras es facilitar la viabilización de un proyecto en ejecución, el mismo que requiere para su operatividad determinada inversión no prevista y que guarda coherencia con el objeto de la obra principal. En este sentido, se presume que el proyecto de inversión se encuentra elaborado adecuadamente y que cuenta con todos los componentes de la misma, siendo el adicional un evento que surge posteriormente al diseño.

Por ello, de aceptar la posibilidad de reconocer inversiones a más de un 50% de la obra principal, se estaría autorizando la ejecución de nuevos proyectos que no guardan coherencia con la necesidad de establecer un procedimiento de aprobación abreviada, distinto al que hubiera seguido de optar por su formulación independiente.

Siendo así, se estima pertinente acoger la sugerencia presentada por el Organismo Regulador, y por tal, se considerará como tope de las obras adicionales que superen el 15% del monto contratado el 50% del total de la obra .

c.3 Participación del Ministerio de Economía y Finanzas cuando los adicionales de obra superen el 15% del monto contratado.

En otro aspecto de la opinión del Regulador sobre el reconocimiento de Obras Adicionales, se ha señalado la participación del Ministerio de Economía y Finanzas, como opinión previa, cuando las obras adicionales sean superiores al 15 % de los montos contratados, y sin perjuicio del cumplimiento de las normas del SNIP.

Sobre el particular, esta Dirección, mediante Informe Nº 450-2009-MTC/25.RCL, señaló que la finalidad última de modificar los Contratos de Concesión atiende a garantizar su normal ejecución durante el período de plazo pactado, para lo cual, se requerirá establecer

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

257

disposiciones contractuales para nuevos supuestos de hecho o adecuar los existentes para lograr una actividad más eficiente.

En este sentido, la lógica de la entrega al sector privado determinada infraestructura, bajo la modalidad de concesión, es buscar que la gestión, operación y ampliación de ésta sea llevada a cabo por un privado, y por tal, se mantenga un criterio de eficiencia que permita maximizar los beneficios e implicar una reducción de los costos.

En esta línea, debe comprenderse que el Estado busque conciliar la necesidad de garantizar el adecuado respeto al interés público con la lógica de eficiencia que implica una concesión.

Este marco general es el sustento del Concedente para no compartir la postura del Organismo Regulador, pues si el objetivo de la Quinta Addenda era viabilizar la ejecución de las obras principales, no guarda razón con ello el introducir opiniones previas de otros organismos que se encuentran fuera del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; más aun si se está reconociendo la obligatoriedad de seguir un procedimiento que implica a las entidades directamente involucradas y que requerirá la aprobación necesaria de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En este sentido, esta Dirección considera que dentro del esquema de los Contratos de Concesión, el organismo representante del Estado Peruano, en este caso el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debería ser la entidad encargada de emitir (conforme a su Ley de Organización y Funciones) los pronunciamientos requeridos para la actuación del Concesionario.

De lo expuesto, se comprende la lógica de eficiencia que existe cuando se sostiene que los importes de las adicionales de obra inferiores al 15% de los montos contratados deberían ser aprobados automáticamente; a diferencia de si fueran mayor a dicho porcentaje, pues en ese supuesto requerirá la intervención de OSITRAN y la aprobación expresa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Asimismo, si bien existe la necesidad de salvaguardar el adecuado uso de los recursos públicos, a efectos de poder destinarlos en otros proyectos de relevancia para el Estado, esto debe guardar relación con principios de necesidad y racionalidad. En este sentido, la opinión previa de otros organismos, distintos de este Ministerio, deberá ser estrictamente necesaria y que exprese una opción que sea la menos costosa para salvaguardar el interés público.

Por otro lado, conviene resaltar dos criterios de relevancia dentro del esquema de una concesión: tiempo y oportunidad. En efecto, no resultaría pertinente agregar opiniones o pronunciamientos previos que demoren la ejecución de las obras adicionales que, por definición, se consideraban necesarias para la ejecución de las obras principales.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

256

Asimismo, no resultaría conveniente incluir la participación del Ministerio de Economía y Finanzas pues, a través del Concedente, se incluye a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y la Dirección General de Aeronáutica Civil, los cuales emitirán opinión a la propuesta de las adicionales de obra y seguirán la normativa vigente del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Asimismo, de acuerdo a lo señalado en las normas del Sistema nacional de Inversión Pública (Ley N° 27293 y Reglamento respectivo) se ha previsto el aumento del monto de inversión de algún Proyecto de Inversión Pública hasta un 10% del valor establecido en el estudio de Preinversión por los únicos motivos siguientes:

- Actualización de precios, en aplicación de fórmulas polinómicas de reajuste
- Por modificaciones no sustanciales

Ante dicho supuesto, el SNIP ha dispuesto que no será necesario verificar la viabilidad del PIP, siempre que dicho proyecto continúe siendo rentable socialmente, de manera que la Unidad Ejecutora de la entidad correspondiente podrá iniciar o continuar con la ejecución correspondiente podrá iniciar o continuar con la ejecución correspondiente.

Por lo expuesto, la incorporación de los adicionales de obra siempre y cuando no superen del 10% del valor establecido en el estudio de preinversión por el que se otorgó la viabilidad de cada Aeropuerto, no deberían ser evaluadas por el MEF.

En tal sentido, única y exclusivamente cuando los adicionales de obra superen el 10% del valor establecido en el estudio de preinversión, se deberá realizar un reperfilamiento, de acuerdo a las normas del SNIP.

Por consiguiente, esta Dirección no acepta la precisión expuesta por el Organismo Regulador.

No obstante ello, y por un criterio de transparencia, mediante Oficio N° 268 -2009-MTC/02, y de fecha 11/08/2009, este Ministerio solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas su opinión respecto a la inclusión de la participación de dicho organismo cuando el monto de los adicionales de obra excedan el 15% del monto contratado.

De esta forma, mediante Oficio N° 295-2009-EF/15.01, de fecha 03 de noviembre de 2009, el MEF remitió el Informe N° 214-2009-2009-EF/67.01, mediante el cual se emite opinión favorable sobre la Addenda N° 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, condicionando su conformidad a la comunicación en forma expresa, por parte del MTC, garantizando que no se afecte el flujo de ingresos incluido el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

255

Consecuentemente, mediante Oficio N° 1491-2009-MTC/25, de fecha 14 de noviembre de 2009, el MTC remitió al MEF el Informe N° 500-2009-MTC/25.SDM, el mismo que muestra en su Anexo 1 las proyecciones de ingresos de la retribución de LAP y egresos. Asimismo, el referido oficio señala que el MTC, a través de la Dirección General de Concesiones en Transportes. Garantiza que de las proyecciones efectuadas sobre el monto actual del fideicomiso y los ingresos por concepto de retribución, éstas permitirán sustentar la implementación de la quinta Addenda al contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la república del Perú, sin que ello signifique afectar otros proyectos como es el caso del segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la república del Perú.

d. Texto de la Addenda

Considerando lo señalado en el presente informe, se propone como texto de la Addenda que incorpora el numeral 8.24 al Contrato de Concesión el siguiente:

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

<u>8.24.1 Cuando las Obras adicionales sean iguales o inferiores al 15% de los montos contratados</u>
OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% de los montos contratados conforme al proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.
El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados, a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.
La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.
En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

<u>8.24.2 Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados</u>
En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15% de los montos contratados, los montos adicionales a este porcentaje, serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.
Las obras adicionales bajo ningún supuesto podrán ser mayores del cincuenta por ciento (50%) de los montos originalmente contratados.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.
En el expediente técnico del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.
Una vez aprobado el expediente técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO por estas Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO"

4.3 DE LA TRAMITACIÓN DE LOS PLANES MAESTROS

a. Opinión del Concedente

Mediante Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM, a la fecha y de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión, el Concesionario presenta los Planes Maestros de Desarrollo a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y éste lo remite a OSITRAN para su evaluación correspondiente. Una vez que OSITRAN ha emitido su opinión, dicho documento es derivada nuevamente a la DGAC para su evaluación, y de ser el caso su aprobación, mediante una Resolución Directoral.

Al respecto, y a efectos de agilizar el trámite de aprobación, mediante la suscripción de la Quinta Addenda se propone que cuando los planes maestros lleguen a la DGAC para su aprobación, ya cuenten con la opinión previa de OSITRAN, es decir, que la presentación de los citados documentos sean directamente a OSITRAN y una vez que se cuente con su respectiva conformidad, se remitan a la DGAC para su evaluación final y aprobación de ser el caso.

Mediante Informe Nº 088-2009-MTC/12.08 DAE, remitido a esta Dirección con Memorándum Nº 461-2009-MTC/12.08, la DGAC solicita a esta Dirección evalúe la propuesta de modificatoria sobre presentación de Planes Maestros en la Quinta Addenda al Contrato de Concesión, en el sentido que los Planes Maestros sean directamente presentados a OSITRAN, quien, con opinión favorable, los trasladará a la DGAC para su evaluación y aprobación.

Finalmente, cabe mencionar que este mecanismo (la presentación al OSITRAN) del Plan Maestro ya ha sido contemplado en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez[2].

[2] 1.26.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

253

En tal sentido, y a fin de agilizar y reducir los plazos para el trámite establecido para la aprobación de los Planes Maestros, se propone modificar el numeral 8.3.3 del Contrato de Concesión y que quede redactado de la siguiente manera:

"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.

El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con su conformidad éste último, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva"

b. Opinión del Organismo Regulador

Mediante Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el cual contiene la opinión previa de OSITRAN, se refirió lo siguiente:

*"46. **Las partes buscan agilizar el trámite que corresponde a la aprobación de los Planes Maestros, haciendo que éstos sean remitidos directamente a OSITRAN y una vez que se cuente con opinión favorable, sean trasladados recién a la DGAC para su evaluación y aprobación**.*

47. Conforme se desprende del Numeral 8.3.3 del Contrato de Concesión, concordado con su Numeral 8.3.4, el trámite vigente implica que el Concedente, a través de la DGAC, cuenta con un plazo de 6 meses, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo, plazo que incluye además aquél con el cuenta OSITRAN para emitir su opinión previa sobre el particular, el mismo que en la práctica ha sido de 3 meses.

*48. **Dado que la propuesta de modificación busca que OSITRAN emita su opinión, con anticipación a la recepción por parte del Concedente, consideramos que se podría establecer un plazo de evaluación de 3 meses por parte de este Organismo Regulador, formalizando así el plazo que se ha venido empleando en la evaluación de los correspondientes Planes Maestros**.*

49. En adición a lo expuesto, atendiendo al cambio de procedimiento propuesto y para efecto de materializar el objetivo de agilizar el trámite de aprobación de los Planes Maestros,

(...)Plan Maestro Detallado de Desarrollo. El Plan Maestro Detallado de desarrollo deberá ser remitido a OSITRAN para su evaluación, dentro de los ciento ochenta (180) días siguientes a la Fecha de Cierre. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá basarse en el Plan Maestro Conceptual de Desarrollo.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

282

consideramos que la modificación propuesta al interior del Numeral 8.3.3 del Contrato de Concesión, debiera ir acompañada de una modificación en su Numeral 8.3.4 por la cual se efectúen los ajustes al plazo de evaluación con el cuenta el Concedente.

50. En consecuencia, se propone que los numerales 8.3.3 y 8.3.4 queden redactados de la siguiente manera (tachado el párrafo a anular y en sombrado el párrafo a agregar):

> *"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.*
> *El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con la conformidad este organismo, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva*
>
> ~~*8.3.4 El CONCEDENTE tendrá un plazo de 6 meses, cotados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente.*~~
>
> *8. 3.4 OSITRAN dispondrá de tres (03) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de desarrollo. EL CONCEDENTE tendrá un plazo de tres meses (03) meses, contados a partir de la fecha de remisión por OSITRAN de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente"*

51. En resumen, ***se propone emitir opinión favorable respecto de la modificación del Numeral 8.3.3 y 8.3.4, a la vez que se propone una nueva redacción del Numeral 8.3.4, en los términos expuestos en el párrafo anterior****."*

c. Opinión del Concedente a propósito de lo señalado por el Regulador.

En tanto la propuesta de OSITRAN guarda coherencia con lo inicialmente señalado por esta Dirección, expresamos conformidad al texto propuesto de los numerales 8.3.3 y 8.3.4 del Contrato de Concesión.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

257

d. Texto de la Addenda.

Considerando lo señalado líneas arriba, el texto de la Addenda sería el siguiente:

"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.
El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con la conformidad este organismo, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva"

"8. 3.4 OSITRAN dispondrá de tres (03) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de desarrollo. EL CONCEDENTE tendrá un plazo de tres meses (03) meses, contados a partir de la fecha de remisión por OSITRAN de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente".

4.4 DEL REQUISITO DE LOS PUENTES DE EMBARQUE PAR EL AEROPUERTO DE IQUITOS

a. Opinión del Concedente

Mediante Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM, se señaló que el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú establece en el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, lo siguiente:

"1.4 Terminal de Pasajeros

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto (...)"

Mediante Informe Nº 067-2009-MTC/12.08.DAE, de fecha 17.03.2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil opinó sobre la conveniencia de modificar la citada cláusula vigente, de modo que se relacione la

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

252

necesidad de los puentes de embarque con las ampliaciones de los terminales de pasajeros, en razón de que dichos puentes requieren de infraestructura adecuada para su funcionamiento. Los estudios para el Plan Maestro respectivo conllevarían a determinar el número de pasajeros que requeriría un segundo nivel en el terminal, en cada caso, desde el cual se embarcarían usando los citados puentes.

Siendo diferentes las áreas disponibles de los terminales en cada aeropuerto, el requerimiento de sus ampliaciones y el uso de los puentes no debería estar sujeto a un número mínimo de pasajeros, sino a la infraestructura que permita su funcionamiento.

Asimismo, con Informe Nº 076-2009-MTC/12.08.DAE, remitido a esta Dirección mediante Memorándum Nº 428-2009-MTC/12.08, la Dirección General de Aeronáutica Civil señaló que la adquisición de los puentes de embarque no tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje aplicando los citados puentes. En tal razón, la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual deben contemplarse en los respectivos Planes Maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda proyectada.

Por otro lado, debemos indicar que la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (en adelante OPP) mediante Memorándum Nº 504-2009-MTC/09.02 indicó que en una reunión sostenida con la Dirección General de Aeronáutica Civil se concordó que, la conveniencia de instalar los puentes de embarque para comodidad de los pasajeros debe analizarse conjuntamente con la ampliación vertical del terminal de pasajeros, considerando que el embarque y desembarque mediante el uso de los puentes se hace desde y hacia el segundo piso.

En tal sentido, la OPP de este Ministerio señaló que en concordancia con la Dirección General de Aeronáutica Civil, encuentran razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizados conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinados a su vez, por lo estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan Maestro Respectivo.

Asimismo, y a solicitud de un informe ampliatorio, la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante Informe Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE, señaló que para el Aeropuerto de Iquitos no se ha establecido tener obras que tengan por finalidad implementar una sala de embarque en el segundo nivel, desde el cual se pudiera acceder a los puentes de embarque; de manera que, no existiría lógica en exigir dicha inversión si tanto en la infraestructura proyectada como en las características descriptivas actuales del terminal no existe ese "segundo nivel" necesario para un puente de embarque.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

242

Atendiendo a lo expuesto, la Dirección General de Aeronáutica Civil, en su calidad de órgano técnico del sector aeroportuario, señala lo siguiente: (Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE, Nº 076-2009-MTC/12.08.DAE y Nº 175-2008-MTC/12.08)

"Sobre la propuesta del Concesionario de que la obligación de contar con puentes de embarque sea incluida únicamente cuando un aeropuerto cuente con un tráfico superior a 1´000,000 de pasajeros; cabe señalar que, por no ser éste un tema de infraestructura aeroportuaria o de seguridad aeronáutica sino de nivel de servicio (comodidad o confortabilidad de los pasajeros), esta Dirección opina que la propuesta del Concesionario debe tratarse en el marco contractual y financiero".(Informe 175-2008-MTC/12.08)

"Al respecto, la opinión técnica de esta Dirección es que la adquisición de los puentes de embarque tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje usando estos puentes. En tal razón, la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual debe contemplarse en los respectivos planes maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda" (Informe Nº 076-2009-MTC/12.08)

"De lo expuesto se desprende que esta Dirección no plantea el retiro de la implementación de los puentes de embarque, limitándose a opinar; primero que, no habiendo una reglamentación específica al respecto y no siendo un tema de seguridad ni de infraestructura, correspondía tratarlo en el marco contractual y financiero, en razón de que los recursos para su adquisición provienen de fondos públicos; y, segundo, que no existe la infraestructura adecuada que pueda permitir el uso de los puentes de embarque en razón de que la remodelación de flujos de los terminales que viene haciendo el Concesionario, no prevé a corto plazo la construcción de salas de embarque en el segundo nivel donde puedan accederse a dichos puentes, como sí lo tiene el Aeropuerto del Cusco. (Informe Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE)

Dicho esto, y en virtud de lo señalado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (órgano técnico de este Ministerio), no esta proyectado en el corto plazo construir infraestructura de 2º nivel en el Aeropuerto de Iquitos que permita utilizar los puentes de embarque; siendo necesario analizar dicha inversión en función a la perspectiva de crecimiento y desarrollo que tenga el terminal aeroportuario, la cual será prevista en el Plan Maestro de Desarrollo, el mismo que deberá ser aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil conforme lo establece el Contrato de Concesión.

b. Opinión del Organismo Regulador

El Organismo Regulador señaló, al respecto de la propuesta de modificación del Contrato de Concesión, lo siguiente:

"54. Asimismo, es conveniente señalar que el actual edificio Terminal Aeropuerto de Iquitos cuenta con dos niveles, estando pendiente efectuar adecuaciones en el mismo para la instalación de los puentes de embarque.

*55. **Sobre el Requerimiento Técnico de los puentes de embarque, se puede señalar que los documentos de la Organización de Aviación Civil – OACI y la Asociación Internacional de Transportadores Aéreos – IATA, establecen los criterios para la instalación de puentes de abordaje en los aeropuertos**, siendo:*

- *El "Manual de Planificación de Aeropuertos", Parte 1, "Planificación General" (Doc. 9184-AN/902) de la OACI, señala que:*

  "Pasajeros de embarque
  *9.8.14 **Las pasarelas de embarque permiten la circulación de pasajeros más rápida y uniforme entre las aeronaves y los edificios de pasajeros y los protegen de las inclemencias del tiempo, del ruido y de los gases. Con todo, la instalación de pasarelas de embarque se justifica económicamente sobre la base del volumen del tránsito y otras consideraciones** (véase el punto7.2)....."*

- *El documento titulado "Development Reference Manual, 9th Edition Effective January 2004" de la International Air Transport Association –IATA, señala que:*

  "J11.1 Objetivos de los Puentes de Abordaje de Pasajeros
  ***El puente de embarque de pasajeros es utilizado por grandes y pequeños aeropuertos del mundo**.*
  Se puede utilizar para ayudar a la operación del aeropuerto en:
  - ***Reducir el tiempo de embarque y desembarque de pasajeros***
  - ***Mejora la seguridad del personal y de los pasajeros.***
  - ***Dar un mejor de servicio a los pasajeros.***
  - ***Mejora el acceso a los discapacitados.***

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

247

- ***Proporciona un medio de escape de la aeronave en caso de una emergencia."***

*56. En ese sentido, **es evidente que la propuesta de retirar la obligación contractual de instalar puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos cuando se registre flujos de pasajeros anuales mayores a 500,000 no permitiría mejorar los niveles de seguridad y calidad de servicio de dicho Terminal a favor de los pasajeros**. Es decir, el aplazamiento en la instalación de las mangas afectaría a los usuarios finales (pasajeros) del Aeropuerto de Iquitos. Cabe mencionar que este argumento no ha sido desvirtuado por el Concedente a través de la información adicional remitida.*

*57. No obstante ello, **las partes proponen aplazar la obligación de contar con puentes de embarque, así como su inclusión estaría sujeto a las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinado por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro, con lo cual la fecha para la implementación resultaría incierta**.*

*58. **Según las prácticas internacionales en aeropuertos concesionados**, la inversión en puentes de embarque **es una condición que los planes maestros consideran en su elaboración, toda vez que refleja el nivel de servicios que recibirá el pasajero**.*

*59. **El aplazamiento de la inversión en los puentes de embarque implica que la mejora en el nivel de los servicios a favor de los pasajeros quedaría diferida, con lo cual se afecta el bienestar de los usuarios. Es más, un aplazamiento con fecha incierta significaría una importante afectación potencial en la calidad de servicio, particularmente en un aeropuerto que recibe un número importante de turistas extranjeros**.*

*60. Al respecto, consideramos que si las partes han propuesto diferir dicha inversión, debería **establecerse contractualmente un nuevo "umbral" para la instalación de los puentes de embarque, asimismo, es recomendable establecer una tasa de posiciones con puentes de embarque. Tal es el caso, por ejemplo del Aeropuerto de Cusco, las mangas se instalaron en el año 2000, cuando se registraba un movimiento anual de aproximado de 792 mil pasajeros**. En el caso particular del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se estableció que al cuarto año de vigencia de la concesión, como mínimo el 31 % de las posiciones de estacionamiento de aeronaves debería tener "mangas" (puentes de embarque).*

61. En suma, consideramos que la propuesta de aplazar la instalación de los puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos debiera estar acompañada de:

- ***Un nuevo umbral de pasajeros para la colocación de los puentes, sobre la base de prácticas nacionales e internacionales.***
- ***Un mínimo de posiciones de estacionamiento con puentes de embarque ocupadas simultáneamente."***

En dicho sentido, el Organismo Regulador emitió opinión favorable a la propuesta de Addenda, en tanto, se respete lo señalado sobre el nuevo "umbral" de pasajeros y un mínimo de posiciones de estacionamiento con puentes de embarque, ocupadas simultáneamente.

c. Opinión del Concedente a propósito de lo señalado por el Organismo Regulador.

En atención a lo señalado por el Organismo Regulador, esta Dirección considera necesario reiterar los fundamentos que argumentaron la propuesta respecto a los puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos.

Siendo así, es determinante mencionar que la instalación de los puentes de embarque implica tener la infraestructura adecuada para dicho fin, lo cual requiere realizar nuevas inversiones. En este sentido, la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante Informe Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE, señaló que para el Aeropuerto de Iquitos no se ha previsto implementar una sala de embarque en el segundo nivel, con lo cual, carece de lógica exigir al Concesionario la instalación de dichos puentes.

Asimismo, reiteramos que, esta concesión es de tipo cofinanciado, donde el presupuesto que sustenta la ejecución de las inversiones implica fondos públicos, por lo que, es el Concedente el ente habilitado para priorizar determinadas obras, atendiendo a un criterio de oportunidad y conveniencia, en el marco del Contrato de Concesión.

Por otro lado, la Dirección General de Aeronáutica Civil ha señalado que la propuesta de Addenda no reduce o afecta la calidad del servicio, pues este se vendrá prestando en las condiciones adecuadas, como contar con un terminal modernizado y confortable.

Ahora, si bien entendemos el sentido de lo expuesto por el Organismo Regulador en tanto que los puentes de embarque aumentarán la actual calidad del servicio, bajo dicho supuesto se podría afirmar la necesidad de realizar inversiones mayores a las previstas en el Contrato de

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

245

Concesión, a efectos de, por ejemplo, convertir los Aeropuertos de provincias en "grandes terminales aeroportuarios" a semejanza o muy similares al Aeropuerto Jorge Chávez, con lo cual –evidentemente- se aumentará la calidad del servicio. De ahí que se comprenda que dicho argumento –sostenido por OSITRAN – no desvirtúa las razones que asisten al Concesionario para diferir esta inversión, pues llevado su argumento ad infinitum, concluimos en un imposible que no respeta toda lógica de inversión en infraestructura de transportes.

En efecto, la infraestructura de transportes constituye un importante instrumento dinamizador de la economía nacional, no sólo en los costos de transporte sino en aumentar la movilidad de pasajeros, sea incrementando el turismo o comercio interno. De su importancia económica, también le asiste una finalidad social, y es que en tanto se favorecen los mecanismos de comunicación se puede terminar con muchas situaciones de aislamiento o aquellas donde el acceso al transporte sea demasiado oneroso o constituya – en los hechos – en un privilegio de pocos. De ahí que favoreciendo la interconexión de las distintas localidades se logra la inserción de muchos agentes económicos en la dinámica de mercado, se originen mayores oportunidades de acceder a mejores condiciones de salud y educación y, finalmente, permite una mejor difusión de la información.

Pero, estas finalidades de construcción en infraestructura de transportes exigen, como requisito, contar con el sustento técnico y económico que amerita realizar dicha inversión, entendiendo con ello criterios de rentabilidad y eficiencia del gasto público.

Dicho esto, de acuerdo a lo señalado por la DGAC, las actuales condiciones del Aeropuerto de Iquitos permiten atender adecuadamente el actual flujo de pasajeros; así como, de las proyecciones de crecimiento del sector aeroportuario en dicha región, no sustentan formular, en el corto plazo, inversiones de un 2° nivel para una sala de embarque, con lo cual, menos aún tendría lógica lo mismo sobre los puentes de embarque.

Adicionalmente a ello, desde la suscripción del Contrato de Concesión a la fecha, se han realizado inversiones en Obras de Rápido Impacto y de Seguridad que han permitido elevar la calidad del servicio y la seguridad en dicho terminal, a diferencia de cuando se encontraba bajo la administración directa del Estado.

Por otro lado, y teniendo en consideración lo expuesto por el órgano técnico a través de diferentes documentos oficiales, la instalación de los puentes de embarque debe ser analizada de manera conjunta con una proyección de crecimiento del terminal, atendiendo al flujo de pasajeros, el ingreso de nuevos operadores aeroportuarios y las medidas promocionales que puedan establecerse; por lo que, resulta comprensible que ello sea abordado en el Plan Maestro de Desarrollo. Cabe recalcar que dicho documento deberá ser aprobado por la

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

244

Dirección General de Aeronáutica Civil, contando con la opinión previa de OSITRAN.

No obstante ello, esta Dirección le solicitó a la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante Memorándum Nº 1347-2009-MTC/25, su opinión respecto a lo señalado por OSITRAN, ante lo cual, con Memorándum Nº 943-2009-MTC/12.08, dicho órgano – en su calidad de ente técnico – señaló que:

> *"Al respecto, esta Dirección General, en la reunión del 15.07.2009, sostenida para tratar este tema con representantes de la DGCET y de OSITRAN, **ha reiterado su posición en el sentido de que la obligatoriedad de instalar dichas mangas debería estar relacionada con la infraestructura necesaria que permita su funcionamiento, independientemente del número de pasajeros.***
>
> *En este orden de ideas, **el Plan Maestro del Aeropuerto de Iquitos debe contemplar en forma paralela la instalación de dichas mangas y la construcción de la infraestructura apropiada para su uso**."*

Por lo expuesto, esta Dirección, contando con la opinión favorable de la Dirección General de Aeronáutica Civil, expuesta a través de los Informes Nº 175-2008-MTC/12.08, Nº 076-2009-MTC/12.08 y Nº 144-2009-MTC/12.08, y reiterada mediante Memorándum Nº 943-2009-MTC/12.08, no considera aceptable los argumentos y consideraciones expuestas por el Organismo Regulador.

En este sentido, y considerando que la opinión técnica del OSITRAN es no vinculante, esta Dirección reitera su propuesta inicial de Addenda sobre los puentes de embarque.

d. Texto de la Addenda.

Considerando lo señalado líneas arriba, el texto de la Addenda sería el siguiente:

> *"1.4 Terminal de Pasajeros*
> *(...)*
> *b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto*
> *Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.*
>
> *Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

243

del terminal, determinadas por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro"

4.5 DE LOS ESTUDIOS TECNICOS PREVIOS

a. Opinión del Concedente.

Mediante Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM, se propuso incluir el numeral 2.6.4 del Anexo 17 – Esquema de Pago de Cofinanciamiento, quedando redactado con el siguiente texto:

"2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:

a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
b) Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
c) Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario: se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera.
d) Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:
   - *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO*
   - *Reconocidos como inversiones PAO, se cancelarán al Concesionario con los fondos disponibles de la Estructuración Financiera, de encontrarse vigente. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*
e) Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la

aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo.

Al respecto, debemos indicar que según Resolución de Consejo Directivo Nº 046-2007-CD-OSITRAN, el Organismo Regulador interpretó que el mecanismo para realizar el pago de los Estudios Técnicos Previos para la ejecución de las Obras e inversiones en equipamiento es el Pago Anual por Obras (PAO).

Asimismo, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 001-2008-CD-OSITRAN, se declaró fundada la pretensión alternativa del Recurso de Reconsideración formulado por ADP, y en consecuencia (en vía de integración del Contrato de Concesión) OSITRAN declaró que los ETPs que no generaran obras por motivos exógenos al Concesionario y los que no concluyen que debe realizarse una obra pero que estén relacionados con distintas obras, están incluidos dentro del alcance del Cofinanciamiento y dan lugar a la aplicación del mecanismo de pago vía PAO, con independencia de si se les puede o no vincular a una obra en particular, en concordancia con lo establecido en la cláusula 9.12 del Contrato de Concesión y la Circular Nº 30.

Al respecto, el Numeral 9.12 del Contrato de Concesión establece que:

"El Cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el CONCEDENTE estipulados en las Bases y en el Contrato, más el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tipo de impuesto que pueda surgir en el futuro". (el resaltado y subrayado es nuestro)

Por otro lado la Circular Nº 30 de fecha noviembre de 2005 señala lo siguiente:

"(...) para la determinación del PAO se incluirá todos los gastos y desembolsos relacionados con las inversiones destinados a operaciones aeroportuarias a realizarse, durante el periodo de la Concesión. Estos desembolsos serán constituidos por: estudios requeridos para la elaboración de expedientes técnicos, estudios de ingeniería y de desarrollo aeroportuario del Plan Maestro, emergen de rentabilidad para el concesionario, porcentajes para el supervisor de obra y gastos financieros relacionados con el financiamiento de las inversiones." (el resaltado y subrayado es nuestro)

Ahora bien, el Anexo 17 del Contrato de Concesión que regula el "Esquema de pago de cofinanciamiento" establece lo siguiente:

"Queda expresamente establecido que los componentes PAO y Liq contenidos en las fórmulas 17.1 y 17.2, constituyen dos modalidades de pago alternativas y excluyentes entre sí.

El CONCEDENTE tiene la facultad de elegir entre las modalidades de pago PAO y Liq, definidas en los numerales 2.5 y 2.6 del

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

241

presente Anexo, respectivamente. El PAO constituye la primera alternativa de pago a elegir por parte del CONCEDENTE y el pago a través de Liquidaciones, la segunda alternativa.

Si el CONCEDENTE optara por la modalidad de pago PAO tiene la facultad de elegir, a su vez, entre dos formas de pago: Pago a través de Certificados de Aceptación de Obra (CAO) y Pago diferidos con los Fondos del Fideicomiso" (el resaltado y subrayado es nuestro)

De lo expuesto se desprende que los estudios necesarios para el Plan Maestro estudios deben ser pagados por el Concedente, el cual debe escoger entre la modalidad de pago: PAO o Liquidación.

Siendo ello así, consideramos conveniente analizar los Estudios Técnicos Previos que se realicen y que terminen en una obra, y aquellos estudios técnicos que el Concesionario deba realizar pero que no concluyan en una obra.

a) Respecto de los ETPs que concluyen con obras

Los estudios técnicos previos vinculados a las Obras de Rápido Impacto, Labores de Mantenimiento Correctivo, Obras de Seguridad, Ampliación, Remodelación de Terminal, Equipamiento no considerado como mínimo, Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura en el Lado Aire, se propone aplicarles el mismo mecanismo de pago previsto para las citadas obras, de acuerdo al Contrato de Concesión.

En tal sentido, (i) los estudios vinculados a las ORIS se pagarán *conforme al* mecanismo previsto en la cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión; (ii) los estudios vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo se pagarán conforme al mecanismo previsto en la cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión; (iiii) los estudios vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO; y (iv) los estudios vinculados con Inversiones de Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura de lado Aire se pagarán conforme al mecanismo previsto en la cláusula 4 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

b) Respecto de los ETPs que no concluyen en obra

Existen algunos estudios técnicos previos que no necesariamente concluyen con una obra, como son los estudios de Planes Maestros.

Estos estudios relacionados a los Planes Maestros pueden ser de carga; medio ambiente; levantamiento de obstáculos; topográficos; señalización; apoyo a la navegación aérea; de proyecciones de tráfico; de mercado entre otros.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

240

De acuerdo a la información proporcionada por el Concesionario, mediante Carta Nº 0376/2009/GG/Adp de fecha 23.04.09 el monto estimado por Plan Maestro para cada uno de los aeropuertos es de US$ 150,000, y el monto a liquidar al MTC durante el año 2009 ascendería a US$ 900,000.00 y durante el año 2010 a US$ 900,000.00

En tal sentido, el mecanismo de pago propuesto para los estudios técnicos previos de los planes maestros aprobados es que los mismos se remitan a Ositrán para que se paguen como inversiones PAO.

En este sentido, el Concedente cancelará dichos ETPs con los fondos disponibles de la estructuración financiera y si no existiesen fondos, serán pagos con liquidación, conforme el procedimiento establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

b. Opinión del Regulador

Mediante Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Organismo Regulador señaló lo siguiente:

*"63. **Los ETPs son aquellos Estudios que se deben realizar para cumplir con las obligaciones establecidas en las Cláusula Octava del Contrato de Concesión (Ejecución de Obras e Inversión en Equipamiento); tales como Estudios Topográficos, de Pavimentos, de Suelos, que conllevan a la realización de los Expedientes Técnicos necesarios para la ejecución de dichas obras**.*

*64. No obstante lo anterior, es importante advertir **que existen algunos ETPs que no necesariamente responden a una obra en particular. Es decir, se realizan los Estudios pero no necesariamente culminan en una obra.** Ejemplo de ello son los siguientes:*

- *Estudios Ambientales*
- *Estudios necesarios para la formulación de los Planes Maestros:*
  - *proyección de Tráfico*
  - *Estudio de Ruido Aeronáutico*
  - *Evaluación de obstáculos*
  - *Estudios Aeronáuticos*

(...)
*68. Respecto a la propuesta de Addendum, **con la inclusión del punto 2.6.4 en el Anexo 17, las partes pretenden precisar la forma cómo se pagarán los mencionados ETPs, sobre la base de los criterios establecidos a través una interpretación efectuada por el Consejo Directivo de OSITRAN con ocasión de***

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

239

una solicitud formulada por el Concesionario. En dicha interpretación, el Consejo Directivo de OSITRAN señaló que los ETPSs serán pagados vía PAO, independientemente que si se les pueda vincular a una obra o no:

> *"(...) toda vez que los **PAO deben pagarse al culminar las obras, existe el vacio en el contrato respecto de cómo se viabilizan estos pagos de los ETPs reconocidos por el Contrato de Concesión, por lo que resulta necesario interpretar el Contrato de Concesión para integrarlo en esta parte y permitir su aplicación concreta y práctica en los hechos, con arreglo a la letra y espíritu, precisando que los ETPs a que se refieren los supuestos mencionados en el párrafo anterior darán lugar a la aplicación del mecanismo de pago vía PAO, independientemente de si dichos ETPs puedan vincularse a una obra específica, de manera que dicho pago no dependa de la ejecución o no de una obra en particular**; (...)"*

69. ***En este contexto, la propuesta de Addendum**, al establecer que los estudios vinculados a las Obras del Plan Maestro se cancelarán vía PAO (literales c y d)), **es consistente con lo interpretado por el Consejo Directivo en su pronunciamiento**.*

70. *Asimismo, **con relación a la limitación del pago de los ETPs vía PAO de acuerdo a los fondos de la Estructuración Financiera (ver literal d)), es razonable que en efecto dicho pago se efectúe en la medida que la línea de crédito pueda cubrir tales montos, sin perjuicio de la obligación que tiene el Concesionario de obtener una nueva Estructuración Financiera en caso sus obligaciones contractuales así lo ameriten**.*

71. *De otro lado, en el resto de literales (a), b) y e)), simplemente se expresa de manera explícita cómo se pagarán los Estudios, según cada tipo de Obra, bajo el criterio que "lo accesorio sigue la suerte del principal". Es decir, si una obra según el Contrato de Concesión es pagada vía liquidación, entonces los Estudios de dicha obra serán pagados con el mismo mecanismo de pago.*

72. *En efecto, **en dichos literales se especifica que aquellos estudios vinculados a las Obras de Rápido Impacto y a las Labores de Mantenimiento Correctivo se pagarán vía liquidación; mientras que los relacionados a las Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire se pagarán según el procedimiento para las obras del período remanente (pago al contado del 30% de las inversiones). Por tanto, no se tiene mayores observaciones al respecto**.*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

238

*73. En conclusión, **proponemos emitir opinión favorable respecto a este extremo de la propuesta de Addendum, sin observaciones**. "*

c. Opinión del Concedente a propósito de lo señalado por el Regulador.

Considerando que el Organismo Regulador ha emitido opinión favorable a la propuesta de precisión de los mecanismos de pago de los Estudios Técnicos Preliminares, esta Dirección considera pertinente reiterar el texto de la Addenda propuesto.

d. Texto de la Addenda.

En atención a lo señalado en los apartados anteriores, el texto propuesto de Addenda sería el siguiente:

"2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:

a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

b) Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

c) Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario Se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera.

d) Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:

- *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO.*
- *Reconocidos como inversiones PAO, el CONCEDENTE pagará de acuerdo con lo previsto en el numeral 2.5 del anexo 17 del Contrato de Concesión de encontrarse vigente la Estructuración Financiera. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

237

correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

e) Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo."

4.6 DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS CONTRACTUALMENTE CONVENIDAS

Por la presente Addenda al Contrato de Concesión se pretende que todas las obligaciones y derechos del Concesionario, estipulados en el Contrato de Concesión, se mantengan; en este sentido, si bien las obras adicionales no se encontraban previstas de manera expresa en el Contrato de Concesión, son inversiones que deben ser asumidas por el Concedente, a efectos que las ORIs, OSEs, las Obras de Plan Maestro, OART, Rehabilitación, y Mejoramiento en Infraestructura de lado Aire puedan ser realizadas en su totalidad. Mediante la presente Addenda se quiere dar un tratamiento a una realidad existente cuando se da la construcción de las obras previstas en el Contrato de Concesión y que están a cargo del Concesionario.

Respecto del procedimiento de los Planes Maestros, lo que se pretende es agilizar el trámite de aprobación de dichos documentos, manteniendo la esencia de lo señalado originalmente en el Contrato de Concesión que es que los planes Maestros son elaborados por el Concesionarios, aprobados por el Concedente (a través de la Dirección de Aeronáutica Civil) contando con la opinión técnica de OSITRAN.

Asimismo, la modificación referida al Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Iquitos respeta las condiciones técnicas y económicas del Contrato de Concesión toda vez que los puentes de embarque (mangas) se instalarán y dicho costo será asumido por el Concedente, sin embargo se propone que dicha inversión sea realizada cuando la demanda así lo requiera, lo cual deberá incluirse en el Plan Maestro respectivo.

Finalmente, y respecto de los estudios técnicos previos se no se genera una mayor obligación o derecho para alguna de las partes, toda vez que el numeral 9.12 del Contrato de Concesión ya prevee que el cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el Concedente en las Bases y en el Contrato de Concesión, y los ETPs son estudios que ya se encontraban previstos deben ser reconocidos al Concesionario, toda vez que son necesarios para la realización de las obras o de los Planes Maestros.

Por consiguiente, las condiciones económicas contractualmente convenidas no se ven alteradas por la presente Addenda.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

236

4.7 DE LA NATURALEZA DE LA CONCESIÓN

En el punto 4.5 del presente informe hemos acreditado que las condiciones técnicas económicas establecidas en el Contrato de Concesión se están respetando.

En efecto, mediante la presente Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, no se intenta modificar las condiciones, naturaleza, características o el objeto del Contrato de Concesión, pues las modificatorias atienden a aspectos secundarios distintos de la naturaleza del contrato que es entregar al Concesionario el diseño, construcción, mejora, mantenimiento, y explotación de los 12 aeropuertos de provincia del norte, bajo la modalidad Cofinanciada.

Finalmente, debemos precisar que en la Addenda al Contrato de Concesión se deja establecido expresamente (Cláusula Cuarta) que *"las modificaciones realizadas en la presente Addenda no generan obligación alguna de EL CONCEDENTE de resarcir o compensar a EL CONCESIONARIO"*; así como, en la cláusula quinta se señala que las modificaciones introducidas en el Contrato de Concesión, las demás disposiciones del Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, de la Primera, Segunda, Tercera y Cuarta Addenda a el Contrato de Concesión permanecen vigentes y con plena validez.

4.8 DEL EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO DE AMBAS PARTES

De acuerdo a lo indicado en la cláusula décimo sétima del Contrato de Concesión, uno de los requisitos para que se puedan realizar las modificaciones a los contratos de concesión es que se respete el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

Al respecto, resulta pertinente señalar que la cláusula 19.1 del Contrato de Concesión establece que las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato de Concesión el equilibrio económico- financiero de éste, para lo cual se indica que el Contrato de Concesión se encuentra en una situación de equilibrio económico- financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados entre las Partes.

Por lo expuesto, consideramos que la presente Addenda al Contrato de Concesión respeta el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes, así como mantiene la distribución de riesgos entre los mismos; todo lo cual constituye requisito indispensable para realizar una modificación al Contrato de Concesión.

4.9 DE LA CONFORMIDAD DEL CONCESIONARIO Y DEL ACREEDOR PERMITIDO

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

236

Cabe señalar que mediante Carta Nº 0707/2009/GG/AdP de fecha 17 de julio de 2009, Aeropuertos del Perú S.A manifestó a la Dirección General de Concesiones en Transportes su conformidad al Proyecto de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión, indicando adicionalmente que el texto que se les hizo llegar responde a las coordinaciones sostenidas con las distintas direcciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su empresa, así como, cumple con los requisitos contenidos en la cláusula décimo sétima del Contrato de Concesión.

En el mismo sentido, mediante Carta s/n de fecha 24 de abril de 2009, el BBVA Banco Continental, Acreedor Permitido de ADP, ha manifestado su conformidad respecto de la solicitud de modificación presentada por Aeropuertos del Perú S.A[3].

4.10 DE LA OPINIÓN PREVIA DE OSITRAN

Como podrá advertirse, la opinión técnica no vinculante formulada por OSITRAN contiende distintas observaciones al proyecto de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú – inicialmente remitido, el mismo que podrá apreciarse mejor en el siguiente cuadro:

Cuadro 1
Proyecto de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias.
Cuadro Resumen

Propuesta del Concedente	Opinión de OSITRAN	Opinión del Concedente	Sustento del Concedente
Incorporación de adicionales de obra.	Favorable pero con recomendaciones.	Acepta la inclusión de los deductivos de Obra.	-
Procedimiento de obras adicionales	Favorable pero con recomendaciones.	Acepta las observaciones presentadas por OSITRAN salvo la incorporación del MEF.	
Modificación del procedimiento de aprobación de los Planes Maestros.	Favorable pero con recomendaciones.	Acepta las observaciones del Regulador.	-
Aplazamiento de la obligación de instalación de los puentes de embarque en el Aeropuerto	Favorable pero con recomendaciones.	No acepta las observaciones del Regulador.	Memorándum Nº 943-2009-MTC/12.08.

[3] Al respecto, cabe señalar el único Acreedor Permitido en el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos del Perú es el Banco Continental.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

234

de Iquitos.			
Mecanismo de pago de los Estudios Técnicos Previos.	Favorable	-	-

Siendo así, la propuesta de Addenda ha respetado lo señalado por el Organismo Regulador, salvo en los siguientes supuestos, posición adoptada por esta dirección basándose tanto en opiniones de este Ministerio como de otros organismos competentes:

- Incorporación del Ministerio de Economía y Finanzas para pronunciamiento previo cuando el monto de los adicionales de obra exceda el 15% del monto contratado.
- Aplazamiento de la obligación de instalación de los puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos, en atención a lo señalado por el órgano técnico mediante Memorándum Nº 943-2009-MTC/12.08.

Por consiguiente, el presente proyecto de Addenda respeta los criterios señalados por el Organismo Regulador y, ante determinadas discrepancias, ha expuesto los argumentos que debidamente sustentan su modificación para la modificación del Contrato de Concesión.

V. CONCLUSIONES

1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Concedente, considera procedente la suscripción de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú; considerando que:

   i. La presente Addenda tiene por objeto incluir la definición y procedimiento de pago y aprobación de las obras adicionales; agilizar el proceso de aprobación de los Planes Maestros; indicar que la instalación de puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos se realizará de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro; y definir la modalidad de pago de los Estudios Técnicos Previos.

   ii. Se ha cumplido con acreditar que la presente Addenda al Contrato de Concesión respeta la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, y el equilibrio económico-financiero de las partes.

   iii. El Ministerio de Economía y Finanzas ha emitido opinión favorable sobre lel Texto de la Addenda N° 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, condicionando su conformidad, a la comunicación en forma expresa, por parte del MTC, que garantice que no se afecte el flujo de ingresos incluido el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia. Consecuentemente, el MTC remitió al MEF el Informe N° 500-2009-MTC/25.SDM, el mismo que en su Anexo 1 sobre las proyecciones de ingresos de la retribución de LAP y egresos,

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

233

se observa que sobre el monto actual del fideicomiso y los ingresos por concepto de retribución, éstas permitirán sustentar la implementación de la quinta Addenda al contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, sin que ello signifique afectar otros proyectos como es el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

iv) La Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú es legalmente viable, y cuenta con la conformidad del Concedente, del Concesionario, y del Acreedor Permitido, de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 17.1 de la cláusula décimo sétima del Contrato de Concesión.

2. Resulta necesario emitir una Resolución Ministerial designando al Viceministro de Transportes para que intervenga en la suscripción de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú para facilitar el desempeño en la implementación de los mecanismos descritos para la ejecución de las obras y continuar con el cumplimiento de las obligaciones contractuales detalladas en el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

VI. RECOMENDACIONES

En virtud a lo señalado en el presente informe, se recomienda lo siguiente:

1. Remitir el proyecto de la Addenda N° 5 a la Oficina General de Asesoría Jurídica para su evaluación y visación correspondiente, así como, la elaboración del proyecto de Resolución Ministerial que aprueba el texto y autoriza su suscripción al Viceministro de Transportes.

2. Remitir el proyecto de Resolución Ministerial adjunto al presente al Viceministerio de Transportes, a fin que el mismo sea remitido a la Oficina General de Asesoría Jurídica para su trámite respectivo.

Atentamente,

Claudia Hopkins Rodríguez
Asesora Legal

El presente informe cuenta con la conformidad del suscrito.

Sr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

232

REPUBLICA DEL PERU

Resolución Ministerial

Lima,

CONSIDERANDO:

Que, con fecha 18 de agosto de 2006 se otorgó la Buena Pro del Concurso de Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos al Consorcio Swissport – GBA Aeropuertos conformado por las Empresas GBA Investment y Swissport GBA –Perú;

Que, de acuerdo al cronograma que rigió el Concurso descrito en el considerando precedente, el Contrato de Concesión se suscribió el 11 de junio de 2006;

Que, para un mejor desempeño en la implementación de los mecanismos descritos para la ejecución de las obras detalladas en el Contrato de Concesión, se acordó suscribir una Quinta Addenda que perfeccione las prestaciones a cargo de las Partes;

Que, la Quinta Addenda mencionada en el considerando anterior ha cumplido con el procedimiento establecido en la Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión y cuenta con la opinión previa del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público -OSITRAN;

Que, el literal f) del artículo 30° del Reglamento del Texto Único Ordenado de las Normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al Sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobado por D.S. N° 060-96-PCM establece que son atribuciones de los sectores u organismos del Estado modificar el Contrato de Concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes;

Que, en tal sentido resulta necesario autorizar al funcionario que intervendrá en la suscripción de la Quinta Addenda al Contrato de Concesión **del Primer Grupo de**

Aeropuertos de Provincias de la República del Perú en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 059-96-PCM y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 060-96-PCM, la Ley N° 27791 y el Decreto Supremo N° 021-2007-MTC;

SE RESUELVE:

Articulo Único.- Autorizar al Viceministro de Transportes, **José Nicanor Gonzáles Quijano**, para que en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en condición de Concedente suscriba la Quinta Addenda al Contrato de Concesión **de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú.**

Regístrese, comuníquese y publíquese

QUINTA ADDENDA
CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Señor Notario:

Sírvase extender en su Registro de Escrituras Públicas, una en la cual conste la Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú (en adelante, el "CONTRATO DE CONCESIÓN"), que celebran de una parte el Estado de la República del Perú, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con domicilio en Jr. Zorritos Nº 1203, Lima 1, Perú, (en adelante, el "CONCEDENTE"), debidamente representado por el Viceministro de Transportes, Sr. José Nicanor Gonzales Quijano, identificado con Documento Nacional de Identidad Nº 43345035, debidamente facultado por Resolución Suprema Nº 002-2009-MTC, de fecha 08/01/09 y autorizado con Resolución Ministerial Nº____-2009-MTC/01; y de la otra parte, La Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A (en adelante el "CONCESIONARIO"), con domicilio en Choquehuanca N° 710, San Isidro, Lima, Perú, debidamente representada por la Gerente General, señora María Leonie Roca Voto-Bernales, identificada con Documento Nacional de Identidad Nº 10270516, debidamente inscrita en la Partida Nº 119467758 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao - Oficina Lima; en los términos y condiciones siguientes:

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

1.1. Con fecha 11 de diciembre de 2006, se suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú (en adelante EL CONTRATO) entre EL CONCEDENTE debidamente representado por el MTC.

1.2. Con fecha 05 de febrero de 2008 se suscribió la Primera Addenda a EL CONTRATO que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 de EL CONTRATO, así como la entrega en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

1.3. Con fecha 06 de marzo de 2008 se suscribió la Segunda Addenda a EL CONTRATO mediante el cual se entregó en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

1.4. Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió la Tercera Addenda a EL CONTRATO que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

1.5. Con fecha 24 de noviembre se suscribió la Cuarta Addenda a EL CONTRATO que tuvo por finalidad entregar en operación a EL CONCESIONARIO, el

Aeropuerto denominado CAP. FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, Gobierno Regional de Piura.

1.6. A la fecha, EL CONCESIONARIO ha solicitado realizar modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, suscrito con fecha 11 de diciembre de 2006, las cuales han sido evaluadas y analizadas por el CONCEDENTE.

1.7. En virtud de lo antes señalado, luego de una serie de reuniones entre las PARTES, a fin de revisar el contenido de la Addenda, EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO convinieron en celebrar la presente Addenda a EL CONTRATO, para el Diseño, Construcción, Mejora, Mantenimiento y Explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO

La presente Addenda tiene por objeto incluir la definición y procedimiento de pago y aprobación de las obras adicionales; agilizar el proceso de aprobación de los Planes Maestros; indicar que la instalación de puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos se realizará de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro; y definir la modalidad de pago de los Estudios Técnicos Previos; en consecuencia, modificar los numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 y adicionar los numerales 8.24; y 2.6.4 del Anexo 17 del CONTRATO DE CONCESION.

CLÁUSULA TERCERA: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN

Mediante la presente Addenda, las PARTES acuerdan modificar los numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 y adicionar los numerales 8.24; y 2.6.4 del Anexo 17 del CONTRATO DE CONCESION.

3.1 <u>Modificación del numeral 1.77</u>

Se modifica el numeral 1.77 quedando redactado con el siguiente texto.

***"Obras"**, son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*

- *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
- *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
- *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
- *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante*

la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."

- *"Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o PARTES de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos."

3.2 <u>Modificación del numeral 8.3.3</u>

Se modifica el numeral 8.3.3 quedando redactado de la siguiente manera:

"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.

El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con la conformidad este organismo, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva"

8. 3.4 OSITRAN dispondrá de tres (03) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de desarrollo. EL CONCEDENTE tendrá un plazo de tres meses (03) meses, contados a partir de la fecha de remisión por OSITRAN de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente.

3.3 <u>Modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8</u>

Se modifica el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, quedando redactado de la siguiente manera:

"1.4 <u>Terminal de Pasajeros</u>

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.

Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinadas por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro

3.4 <u>Incorporación del numeral 8.24</u>

Se adiciona a EL CONTRATO el numeral 8.24 con el siguiente texto:

8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 <u>Cuando las Obras adicionales sean iguales o inferiores al 15% de los montos contratados</u>

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% de los montos contratados conforme al proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados, a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.

La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

8.24.2 <u>Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados</u>

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15% de los montos contratados, los montos adicionales a este porcentaje, serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

Las obras adicionales bajo ningún supuesto podrán ser mayores del cincuenta por ciento (50%) de los montos originalmente contratados.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

En el expediente técnico del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el expediente técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO por estas Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO"

3.5 <u>Incorporación del numeral 2.6.4 del Anexo 17</u>

Se modifica el numeral 2.6.4 del Anexo 17 – Esquema de Pago de Cofinanciamiento, quedando redactado con el siguiente texto.

2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:

a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
b) Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
c) Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario Se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera.
d) Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:
- *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO.*
- *Reconocidos como inversiones PAO, el CONCEDENTE pagará de acuerdo con lo previsto en el numeral 2.5 del anexo 17 del Contrato de Concesión de encontrarse vigente la Estructuración Financiera. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*

e) Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo.

CLÁUSULA CUARTA: REGLAS DE INTERPRETACION

4.1. Las PARTES declaran expresamente que sin perjuicio de las precisiones realizadas en la Cláusula Segunda del presente instrumento, las demás disposiciones de EL CONTRATO y de la PRIMERA, SEGUNDA, TERCERA y CUARTA ADDENDA a EL CONTRATO permanecen vigentes y con plena validez.

4.1 Asimismo, las Partes acuerdan que el CONTRATO DE CONCESIÓN y las Adendas del mismo se interpretarán y ejecutarán como un solo instrumento.

4.2 En caso de conflicto en la interpretación y/o ejecución de los términos establecidos en el CONTRATO DE CONCESIÓN y los términos de la presente Addenda, primará lo establecido en ésta última.

4.3 Los términos que figuren en mayúscula en el presente instrumento y que no se encuentren expresamente definidos en éste, corresponden a los términos definidos en el CONTRATO DE CONCESIÓN o, en su defecto, a los términos definidos por las Leyes Aplicables o a términos que son corrientemente utilizados en mayúsculas.

CLÁUSULA QUINTA: DISPOSICIONES FINALES

Cualquiera de las PARTES podrá solicitar a la otra parte que la presente Addenda sea elevada a Escritura Pública, lo que ambas se obligan a realizar dentro de los siete (07) días útiles siguientes a la solicitud escrita de cualquiera de ellas en ese sentido.

Los gastos notariales y registrales que resulten aplicables serán de cuenta de quien solicite la elevación de esta Quinta Addenda a Escritura Pública.

CLÁUSULA SEXTA: OBLIGACION DE NO RESARCIMIENTO

Las PARTES dejan constancia que las modificaciones realizadas en la presente Addenda no genera obligación alguna de EL CONCEDENTE de resarcir o compensar a EL CONCESIONARIO. De igual modo, tampoco genera obligación alguna de EL CONCESIONARIO de resarcir o compensar a EL CONCEDENTE.

CLÁUSULA SETIMA: DECLARACIÓN

Las Partes declaran que el presente documento respeta la naturaleza del CONTRATO DE CONCESIÓN, todas las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

CLÁUSULA OCTAVA: VIGENCIA DE LA QUINTA ADDENDA

El presente instrumento entrará en vigencia a la fecha de su suscripción por las PARTES intervinientes.

En señal de conformidad, se suscribe el presente instrumento en tres (03) ejemplares originales de igual tenor y valor, uno para el CONCEDENTE, otro para el REGULADOR, y otro para el CONCESIONARIO en la ciudad de Lima a los días del mes de de 2009.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

José Nicanor Gonzales Quijano
Viceministro de Transportes

Concesionaria Aeropuertos del Perú

Leonie Roca
Gerente General

Hopkins Rodriguez, Claudia María

De: Leonie Roca [Leonie.Roca@adp.com.pe]
Enviado el: Martes, 24 de Noviembre de 2009 04:43 p.m.
Para: Hopkins Rodriguez, Claudia María; Paola Avalos
Asunto: RE: Quinta Quinta Addenda - OK de ositrán y de ADP

Ok. Procedamos asap.

Leonie Roca
Gerenta General

Aeropuertos del Perú S.A.
Choquehuanca 710, San Isidro
Lima - Perú
T (51 1) 513-3800
F (51 1) 513-3820
leonie.roca@adp.com.pe
www.adp.com.pe

Todos podemos ayudar a conservar el medio ambiente.
No imprimas este mail si no es necesario.

De: Hopkins Rodriguez, Claudia María [mailto:chopkins@mtc.gob.pe]
Enviado el: Martes, 24 de Noviembre de 2009 04:48 p.m.
Para: Paola Avalos
CC: Leonie Roca
Asunto: Quinta Quinta Addenda - OK de ositrán y de ADP
Importancia: Alta

Estimada Paola,

Adjunto la versión que será enviada a OGAJ el día de hoy. En comparación con la versión aceptada por ADP, han habido modificaciones de dos tipos:
a) De fondo: incorporando las sugerencias del Regulador (resaltadas en verde).
b) De forma: Hemos incluido la cláusula referente al objeto, reglas de interpretación y declaración; además de la parte introductoria de la Addenda. (en amarillo)

Agradeceremos, de estar conformes, den el ok a la versión adjunta al presente mediante esta vía.

Saluddos cordiales,

Claudia

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Internacional"

Registro Nº 0512302009-A

MEMORANDO Nº 943-2009-MTC/12.08

A : Dr. Hjalmar R. Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Quinta Addenda del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

REF. : Memorándum Nº 1347-2009-MTC/25 (Reg. 0512302009).

FECHA : Lima, 21 JUL. 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho solicita un informe sobre la opinión de OSITRAN de establecer en la Quinta Addenda, para efectos de instalación de puentes de embarque, un nuevo umbral (número de pasajeros) y un mínimo de posiciones de estacionamiento de aeronaves ocupadas simultáneamente.

Al respecto, esta Dirección General, en la reunión del 15.07.2009, sostenida para tratar este tema con representantes de la DGCET y de OSITRAN, ha reiterado su posición en el sentido de que la obligatoriedad de instalar dichas mangas debería estar relacionada con la infraestructura necesaria que permita su funcionamiento, independientemente del número de pasajeros.

En ese orden de ideas, el Plan Maestro del Aeropuerto de Iquitos debe contemplar en forma paralela la instalación de dichas mangas y la construcción de la infraestructura apropiada para su uso.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Direcc. Gral. de Aeronáutica Civil

ERNESTO LOPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
23 JUL. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA 09:41 AM REG. Nº

230

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Viceministerio de Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

Lima, 19 NOV. 2009

OFICIO N° 1491-2009-MTC/25

Señor
JAVIER ROCA FABIAN
Director General
Dirección General de Asuntos de Economía
Internacional, Competencia e Inversión Privada
Ministerio de Economía y Finanzas
Presente.-

Asunto: Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.
Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

Referencia: Oficio N° 295-2009-EF/16/01

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho nos remitió el Informe N° 214-2009-EF/67.01, el mismo que no considera necesario que su sector emita una opinión previa a la aprobación de las "Obras Adicionales" superiores al 15% del monto inicialmente contratado. No obstante ello, se ha referido que, la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas se condiciona a que este Ministerio garantice expresamente que el flujo de ingresos del fideicomiso, que sustenta económicamente las inversiones en la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, permitirá también sostener la viabilidad económica de otros proyectos, como es el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Sobre el particular, esta Dirección, en su calidad de administrador de los Contratos de Concesión en infraestructura de transportes de uso público suscritos por el Estado Peruano y en uso de sus facultades conferidas, garantiza que, de las proyecciones efectuadas sobre el monto actual del fideicomiso y los ingresos por concepto de retribución, éstas permitirán sustentar la implementación de la Quinta Adenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, y sin que esto signifique afectar otros proyectos como es el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Para mayor detalle, adjuntamos copia del Informe N° 500-2009-MTC/25.SDM, remitido con Oficio N° 1247-2009-MTC/25 a la Dirección Nacional del Presupuesto Público, el mismo que se pronunciaba sobre otro aspecto de la concesión mencionada pero que, en su Anexo 1, presentaba el detalle de las proyecciones de ingresos de la Retribución LAP y egresos.

Sin otro particular, quedo de Usted.

Atentamente,

HUALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUY
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

CC. Viceministro de Economía.

229

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

INFORME Nº 500 -2009-MTC/25.SDM

A	:	**Hjalmar Marangunich Rachuml** Director General de Concesiones en Transportes
De	:	**Silvia Dávalos Mejía** - Asesora Financiera
Asunto	:	**Ampliación de horario en el aeropuerto "Carlos Martínez de Pinillos" de la ciudad de Trujillo de 16 a 24 horas (H-24).**
Referencia	:	a) Oficio Nº 357-09-GS-OSITRAN b) Informe Nº 267-2009-MTC/12.08
Fecha	:	Lima, 26 AGO. 2009

I. ANTECEDENTES

1. El 11 de diciembre de 2006, se celebró el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú siendo éste suscrito por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. –AdP (el Concesionario) y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC (el Concedente).

2. Mediante Carta Nº 0965/2008/GG/AdP de fecha 02 de diciembre de 2008, la empresa concesionaria AdP, informó que la aerolínea Lan Perú solicitó la extensión del horario de atención regular en el aeropuerto de Trujillo a 24 horas, con la finalidad de ser utilizado como estación alterna a sus operaciones.

3. Mediante Informe Nº 003-OSITRAN-09-GRE-OSITRAN de fecha 28 de enero de 2009 la Gerencia de Regulación de OSITRAN determinó que el costo incremental por la posible ampliación del horario de atención del aeropuerto de Trujillo asciende a US$ 12,699.00 mensual (sin incluir IGV).

4. Mediante Oficio Nº 357-09-GS-OSITRAN de fecha 03 de febrero de 2009, OSITRAN emitió opinión favorable respecto a la extensión del horario de atención en el aeropuerto de Trujillo de 16 a 24 horas, con la finalidad de mantenerlo como estación alterna de Lima y así como permitir vuelos nocturnos a la ciudad de Trujillo. Asimismo, informa que la ampliación del horario generará un costo incremental del orden de los US$ 12,699.00 mensual, sin incluir IGV, lo cual conlleva a una modificación del Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO).

5. Mediante Informe Nº 207-2009-MTC/12.08 de fecha 16 de julio de 2009, la Dirección General de Aviación Civil-DGAC emitió también opinión favorable respecto a la extensión del horario de atención en el aeropuerto de Trujillo de 16 a 24 horas señalando que es viable desde el punto de vista operativo (disponibilidad de servicios de meteorología, servicios de control de tránsito aéreo, entre otros), y que la amplaición permitiría a los explotadores aéreos de servicios regulares y no regulares ampliar su oferta de servicios para satisfacer el crecimiento de la demanda, así como programar sus itinerarios de acuerdo a criterios de eficiencia.

228

II. OBJETO

Evaluar el impacto del costo incremental por la extensión del horario de atención en el aeropuerto de Trujillo de 16 a 24 horas en el Cofinanciamiento del PAMO de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuerto de Provincia del Perú.

III. ANÁLISIS

DEL COFINANCIAMIENTO

6. Por la gestión de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, la Cláusula Novena y el Anexo 17 del Contrato de Concesión establecen la obligación del Concedente a pagar a favor del Concesionario un monto trimestral denominado "Cofinanciamiento". La Cláusula 9.1. del Contrato de Concesión señala lo siguiente:

> "9.1. El Cofinanciamiento es el monto trimestral a ser pagado por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO. El monto del Cofinanciamiento se determina bajo el siguiente esquema:
>
> Si el PAMO es mayor que la suma de los Ingresos Regulados más los Ingresos no Regulados Base, el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:
>
> $$COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$$
>
> En el caso que el PAMO sea menor que la suma de los Ingresos Regulados más los Ingresos no Regulados Base, el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:
>
> $$COF_t = IGI_t - f_1(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$$
>
> Las variables se definen de la siguiente manera:
>
> PAMO — Es el importe del PAMO dividido entre 4 a ser pagado en Dólares que el Concedente realizará a favor del Concesionario para el mantenimiento y operación de los aeropuertos.
>
> IR — Que corresponde a los Ingresos Regulados trimestrales de los aeropuertos.
>
> INRB — Importe que corresponde al Ingreso no Regulado Base.
>
> IGI — Importe trimestral que corresponde al Incentivo a la Generación de Ingresos. En ningún caso el IGI podrá ser menor a cero.
>
> RE — Importe trimestral correspondiente a la Retribución al Estado Peruano por concepto de Ingresos no Regulados.
>
> PAO — Pago trimestral en Dólares que el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO por las inversiones efectuadas en el Periodo Inicial y en el Periodo Remanente.
>
> Liq — Importe correspondiente a los pagos al contado por las Obras, equipamiento, Actividades de Mantenimiento Periódico, y Obras de Rehabilitación y Mejoramiento.
>
> f_1 — Factor de distribución del excedente del Ingreso Regulado sobre el PAMO y se fija en 50%."
>
> (el subrayado es nuestro).

7. Aeropuertos del Perú S.A. (AdP) se adjudicó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia presentando una propuesta económica con un valor anual de Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) de US$ 9'400,000.00 sin incluir el IGV (para 9 aeropuertos, no se incluye el A.de Piura, A. de Chiclayo ni el A. de Pisco) tal como se indica en el Anexo 16 del Contrato de Concesión.

Se debe señalar que de acuerdo a la Circular N° 46 del concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias, el PAMO marginal sin IGV para los siguientes aeropuertos son los siguientes:

PAMO marginal sin IGV

Aeropuerto de Piura	Aeropuerto de Chiclayo	Aeropuerto de Pisco
US$675,000.00	US$800,000	US$1'000,000.00

8. De acuerdo al numeral 3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión el pago del Cofinanciamiento se efectúa con periodicidad trimestral según el procedimiento establecido en dicho numeral.

PAGO DE COFINANCIAMIENTO

9. Los pagos realizados a la fecha por concepto de Cofinanciamiento se han efectuado considerando la primera fórmula del Cofinanciamiento (fórmula 17.1 del Anexo 17), en que el PAMO es mayor a la suma de Ingresos Regulados (IR) más ingresos No Regulados Base (INRB). Se estima que esta fórmula sería de aplicación en los sucesivos años dado que los ingresos de la Concesión resultarían menores al PAMO.

10. Para fines de análisis, la primera fórmula del Cofinanciamiento (fórmula 17.1 del Anexo 17) podríamos expresarla en dos conceptos generales: (i) PAMO Neto (o Cofinanciamiento Operacional), referido al pago por el mantenimiento y las operaciones llevadas a cabo por el Concesionario deducido los ingresos que genera la Concesión y el pago de Retribución al Estado; e (ii) Inversiones, referido al pago por las inversiones y el mantenimiento correctivo ejecutados por el Concesionario contemplados en el Contrato de Concesión.

$$COF_t = \underbrace{(PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t}_{\text{PAMO Neto}} + \underbrace{PAO_t + Liq_t}_{\text{Inversiones}}$$

11. Entre el inicio de la Concesión (11/12/2006) y el Segundo trimestre del 2009 se han cancelado 11 pagos por concepto de PAMO Neto (o Cofinanciamiento del PAMO), además de los pagos por Inversiones.

Para el presente acaso, sólo nos referiremos al PAMO Neto. Los pagos por PAMO Neto se muestran en el Cuadro N° 1:

Cuadro N° 1: PAMO Neto Cancelados-Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

Nº	Año	Trimestre	PAMO Neto 9 Aeropuertos US$ (Incluido IGV)
1	2006	IV Trimestre (20 días)	430,834.00
2	2007	I Trimestre (Ene-Mar)	1,855,994.27
3	2007	II Trimestre (Abr-Jun)	1,852,203.59
4	2007	III Trimestre (Jul-Set)	1,791,419.65
5	2007	IV Trimestre (Oct-Dic)	1,645,443.16

Nº	Año	Trimestre	PAMO Neto 11 Aeropuertos[1] US$ (c/IGV)
6	2008	I Trimestre (Ene-Mar)	1,812,003.16

228

7	2008	II Trimestre (Abr-Jun)	2,399,899.33
8	2008	III Trimestre (Jul-Set)	2,289,941.05

Nº	Año	Trimestre	PAMO Neto 12 Aeropuertos[2] US$ (incluido IGV)
9	2008	IV Trimestre (Oct-Dic)*	2,201,581.68
10	2009	I Trimestre (Ene-Mar)	2,456,848.64
11	2009	II Trimestre (Abr-Jun)	2,363,915.29

1. Los aeropuertos de Pisco y Chiclayo fueron entregados el 05.02.2008 y el 06.03.2008 respectivamente.
2. El aeropuerto de Piura fue entregado el 24.11.2008. Total de aeropuertos: 12.

(*) El aeropuerto de Piura operó 37 días de 90..

PAMO INCREMENTAL DE TRUJILLO

- **Costos de Operación y Mantenimiento informado por el Concesionario (AdP)**

12. Según AdP[1], el costo de operación mensual incurrido por el aeropuerto de Trujillo es de US$42,127.00 sin IGV. Las 8 horas adicionales que pretende atender le significarían un costo adicional mensual de US$20,642.

- **Costos de Operación y Mantenimiento aprobado por OSITRAN**

13. De acuerdo a lo señalado por OSITRAN en su Oficio Nº 357-09-GS-OSITRAN, la extensión de horario del aeropuerto "Carlos Martínez de Pinillos" de la ciudad de Trujillo generará un costo incremental del PAMO del orden de US$12,699.00[2], mensual, sin IGV.

- **Impacto del incremente del PAMO**

14. Expresando en términos anuales, el costo anual incremental del PAMO ascendería a US$152,388.00 sin IGV[3].

15. Debemos mencionar que los PAMO Neto trimestrales cancelados no son homogéneos en cada trimestre, es decir, hasta el cuarto trimestre del 2007 incluían sólo 9 aeropuertos, luego se incorporaron, en el primer trimestre del 2008, dos aeropuertos más (Pisco y Chiclayo) ascendiendo a 11 aeropuertos y finalmente se incorporó el aeropuerto de Piura, en el cuarto trimestre del 2008, totalizando 12 aeropuertos.

    Por consiguiente, para determinar el aumento promedio (%) del PAMO por la ampliación del horario de atención del Aeropuerto de Trujillo se considerará el cofinanciamiento cancelado correspondiente al primer y segundo trimestre del presente año, correspondiente al cofinanciamiento de los 12 aeropuertos que operaron el total de días de dicho trimestre.

16. De lo anterior, el PAMO trimestral incremental del Aeropuerto de Trujillo significaría un aumento promedio de 1.88% (± 0.05) respecto del PAMO Neto trimestral de los 12 aeropuertos cancelados a la fecha, como se muestra en el cuadro N° 2:

[1] Citado en el Numeral 5 del Informe Nº 003-09-GRE.
[2] OSITRAN ha ajustado el costo adicional propuesto por AdP de US$ 20,642.00 mensual (sin IGV) a. US$ 12,699.00 mensual (sin IGV), ver Numeral 47 del Informe Nº 003-09-GRE-OSITRAN.
[3] US$12,699.00 x 12.

Cuadro N° 2: Impacto del incremento en el PAMO trimestral (12 aeropuertos)

N°	Año	Trimestre	PAMO Neto trimestral 12 Aeropuertos US$ (incluido IGV) (1)	PAMO trimestral Incremental Trujillo H-24 US$ (Incluido IGV) (2)	Incremento trimestral % US$ (c/IGV) (3)=(2)/(1)
1	2009	I Trimestre (Ene-Mar)	2,396,280.09	45,335.00	1.85%
2	2009	II Trimestre (Abr-Jun)	2,363,915.29	45.335.00	1.92%

Promedio	**1.88%**
Desv Est	**0.05%**

Por otro lado, si comparamos el incremento del PAMO con la oferta económica del Concesionario, el incremento representa 1.6% del PAMO ofertado por los 9 aeropuertos[4] o 1.3% del PAMO por los 12 aeropuertos[5].

17. En suma, el presupuesto para el pago del Cofinanciamiento de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú deberá considerar un pago adicional en el cofinanciamiento del PAMO por un monto anual de US$152,388.00 sin IGV (US$**181,342.00** incluido IGV).

    De debe señalar que en la medida que el Concesionario, en el horario ampliado de atención del aeropuerto, reporte ingresos, el monto del incremento del PAMO disminuirá.

PRESUPUESTO 2009

18. De acuerdo al presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se desprende que la partida para la Operación y Mantenimiento (PAMO) del Primer Grupo de Aeropuertos Provincias para el año 2009 es de S/. 30'225,000.00, presupuesto que considera el incremento en el PAMO por la ampliación del horario en los aeropuertos de Pucallpa y Trujillo.

19. En el siguiente cuadro se muestra la ejecución presupuestal del Cofinanciamiento del PAMO.

Ejecución presupuestal del Cofinanciamiento del PAMO (en Nuevos Soles)

Presupuesto 2009 (a)	Ejecutado a Julio (b)	Proy. Ejecución en el mes de Agosto (c)	Proy. Ejec. Acumulada a Agosto (d) = (b)+(c)	Proy. Saldo 2009 (e) = (a) - (c)
30,225,000.00	14,174,622.00	7,141,479.19	21,316,101.19	8,908,898.81

Se proyecta que el saldo por ejecutar del presupuesto del 2009 financiará el incremento en el cofinanciamiento del PAMO.

[4] Oferta económica por 9 aeropuertos: US$ 9'400,000.00 sin IGV.
[5] 9'400,000+PAMO marginal individual de los aeropuertos de Piura, Chiclayo y Pisco.

226

PROYECCIÓN 2009-2035

20. La Proyección de los ingresos por retribución de LAP para el periodo 2009-2035 y proyección de egresos (expropiación, cofinanciamiento del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias) se muestra en el Anexo N° 1.

21. De acuerdo a la proyección de ingresos, éstas financiarán los egresos proyectados, los cuales incluyen el incremento en el cofinanciamiento del PAMO del Aeropuerto de Pucallpa y Trujillo durante todo el periodo de la concesión.

IV. CONCLUSIONES

22. OSITRAN mediante Oficio N° 357-09-GS-OSITRAN opinó a favor de la extensión del horario del aeropuerto "Carlos Martínez de Pinillos" de la ciudad de Trujillo de 16 a 24 horas, con la finalidad de mantenerlo como estación alterna de Lima y así como permitir vuelos nocturnos a la ciudad de Trujillo.

    Asimismo, OSITRAN señala que la ampliación del horario de atención del aeropuerto generará un costo incremental del PAMO del orden de US$12,699.00 mensual sin incluir IGV.

23. Se debe mencionar que el incremento anual en el cofinanciamiento del PAMO asciende a US$152,388.00 sin IGV, monto que representa un incremento en 1.88% en el cofinanciamiento del PAMO trimestral.

24. El presupuesto del año fiscal 2009 considera el incremento en el PAMO por la ampliación de horario de atención en los aeropuertos de Pucallpa y Trujillo. En las proyecciones para todo el plazo de la concesión también se han considerado los incrementos del PAMO, incrementos que no impactarán significativamente en los egresos.

25. De acuerdo al numeral 7.1.18 de la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión, se requiere autorización previa del Ministerio de Economía y Finanzas para la modificación del PAMO.

V. RECOMENDACIONES

26. Remitir al Ministerio de Economía y Finanzas, el presente informe y sus antecedentes, a fin que se autorice, de corresponder, el incremento del PAMO por concepto de ampliación del horario de atención de 16 a 24 horas en el aeropuerto de Trujillo.

Atentamente,

DIR. GRAL. DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
SILVIA DÁVALOS

Silvia Dávalos Mejía
Asesora Financiera

Adj. Anexo N° 1

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

Anexo N° 1

Presupuesto del Año 2009, Proyección de Ingresos producto de la retribución de LAP y Egresos (Monto expresado en US$)

AÑO	Retribución LAP: Saldo en el MEF	Saldo en el Fideicomiso	Presupuesto asignado para el año 2009 PAO+PAMO+EXPROPIACION Se utiliza parte de saldo del Fideicomiso	PROYECCION RETRIBUCION LAP	Adquisición/Expropiación de terrenos 1	1er. GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIAS			2do. GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIAS			TOTAL EGRESOS (1+2+3)	INGRESOS-EGRESOS
						PAMO (cofinanciamiento)	PAO	PAMO+PAO (2)	PAMO (cofinanciamiento)	PAO	PAO+PAMO (3)		
31/12/2008	50.444.700	100.063.660											
2009		4.813.036	95.250.624		80.100.624	9.750.000	5.400.000	15.150.000				95.250.624	0
2010				Proy.Retribución 2009+2010: 103.366.797	21.252.894	10.120.000	17.440.000	27.560.000	3.795.000	900.000	4.695.000	53.507.894	49.858.904
2011				51.683.399	5.393.312	10.120.000	27.080.000	37.200.000	6.072.000	1.800.000	7.872.000	50.465.312	1.218.086
2012				51.683.399	5.393.312	10.120.000	27.080.000	37.200.000	6.072.000	1.800.000	7.872.000	50.465.312	1.218.086
2013				51.683.399	5.393.312	10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	1.800.000	7.872.000	31.185.312	20.498.086
2014				51.683.399		10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	28.672.000	23.011.399
2015				51.683.399		10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	28.672.000	23.011.399
2016				51.683.399		10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	28.672.000	23.011.399
2017				51.683.399		10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	28.672.000	23.011.399
2018				51.683.399		10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	28.672.000	23.011.399
2019				51.683.399		10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	28.672.000	23.011.399
2020				51.683.399		10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	28.672.000	23.011.399
2021				51.683.399		10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	28.672.000	23.011.399
2022				51.683.399		10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	28.672.000	23.011.399
2023				51.683.399		10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	28.672.000	23.011.399
2024				51.683.399		10.120.000	7.800.000	17.920.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	28.672.000	23.011.399
2025				51.683.399		10.120.000		10.120.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	20.872.000	30.811.399
2026				51.683.399		10.120.000		10.120.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	20.872.000	30.811.399
2027				51.683.399		10.120.000		10.120.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	20.872.000	30.811.399
2028				51.683.399		10.120.000		10.120.000	6.072.000	4.680.000	10.752.000	20.872.000	30.811.399
2029				51.683.399		10.120.000		10.120.000	6.072.000		6.072.000	16.192.000	35.491.399
2030				51.683.399		10.120.000		10.120.000	6.072.000		6.072.000	16.192.000	35.491.399
2031				51.683.399		10.120.000		10.120.000	6.072.000		6.072.000	16.192.000	35.491.399
2032				51.683.399		843.333		843.333	6.072.000		6.072.000	6.915.333	44.768.065
2033				51.683.399				0	6.072.000		6.072.000	6.072.000	45.611.399
2034				51.683.399					6.072.000		6.072.000	6.072.000	45.611.399
2035				51.683.399					1.518.000		1.518.000	1.518.000	50.165.399

Fuente: Informe N° 148-2009-MTC/RCL.SDM

226

Ministerio de
Transportes y Comunicaciones

Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

C

162148

58
DGAC
0833522609

HOJA DE RUTA

Remitente MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
Asunto REF. OF. Nº 268-2009-MTC/02 REMITEN PARA CONOCIMIENTO EL INFORME Nº 214-2009-EF/67.01
Fecha 04/11/2009 **Hora** 15:50:51 **Folios** 5

Area	Fecha	Hora	Folio	Acción	V. B.	Area de Recepción		
						Fecha	Hora	V. B.
VMT	—	—		01	R	04 NOV. 2009	17:30	
DGCET				02/07				
DGAC				03				

Observaciones:

Acciones:

1.- Tramitación
2.- Atención
3.- Conocimiento y fines
4.- Coordinar
5.- Opinión y/o recomendación
6.- Ayuda memoria
7.- Informe
8.- Agregar a sus antecedentes
9.- Evaluar según disponibilidad
10.- Preparar respuesta
11.- Respuesta directa
12.- Proyectar Resolución
13.- Revisión
14.- Visación
15.- Notificación
16.- Archivar
17.- Otros

Imprenta MTC

PERÚ | Ministerio de Economía y Finanzas | Viceministro de Economía

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

Lima, 03 NOV. 2009

OFICIO Nº 295-2009-EF/15.01

F.J. Nº 162148

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICINA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y GESTIÓN DOCUMENTAL
04 NOV. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
REG. Nº: HORA:

Señor
JOSE NICANOR GONZALES QUIJANO
Viceministro de Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

Referencia: *a) Oficio Nº 268-2009-MTC/02*

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al Oficio de la referencia, mediante el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, trasladando una sugerencia de OSITRAN, solicita al Ministerio de Economía y Finanzas opine sobre la conveniencia que este Ministerio emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%; sin perjuicio del cumplir con las reglas y procedimiento establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Al respecto, se remite adjunto para su conocimiento y fines el Informe Nº 214-2009-EF/67.01 de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada de este Ministerio, el cual consolida las opiniones de las áreas técnicas de este Ministerio.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterar las seguridades de mi mayor consideración.

Atentamente,

MARÍA SOLEDAD GUIULFO SUÁREZ-DURAND
Vice Ministra de Economía

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
10 NOV. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: REG Nº:

224

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA INTERNACIONAL, COMPETENCIA E INVERSIÓN PRIVADA

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

INFORME Nº 214-2009-EF/67.01

Señora
MARIA SOLEDAD GUIULFO SUAREZ-DURAND
Vice-Ministro de Economía
Presente.-

Asunto : Propuesta de Addenda Nº 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos

Fecha : 02 NOV. 2009

Referencias :

a) Oficio Nº 227-2009-MTC/02 de fecha 11.08.2009
b) Oficio Nº 268-2009-MTC/02 de fecha 24.09.2009
c) Informe Nº 525-2009-MC/25.RCL.SDM de fecha 08.09.2009
d) DNEP, Nota Informativa Nº 131-2009-EF/75.22 de fecha 20.08.2009
e) DGPIP, Correo electrónico de fecha 15.10.2009
f) DGPM, Correo electrónico de fecha 15.10.2009
g) DGAEICIP, Correo Electronico de fecha 15.10.2009
h) Dirección General de Concesiones de Transporte del MTC, Correo electrónico de fecha 14.10.2009
i) DNEP, Correo electrónico de fecha 15.10.2009
j) DGAES, Correo electrónico de fecha 16.10.2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al Oficio de la referencia a), mediante el cual, en el marco del procedimiento de aprobación de la quinta adenda del contrato de concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), trasladando una sugerencia de OSITRAN; el MTC solicita al Ministerio de Economía y Finanzas que emita opinión con relación a la conveniencia de que este ministerio emita opinión previa a la aprobación de obras adicionales superiores al 15% de un Expediente Técnico aprobado.

Sobre el particular, el presente informe consolida la opinión de este Despacho, con las opiniones de la Dirección Nacional de Endeudamiento Público, la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, la Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales y la Dirección General de Programación Multianual.

Al respecto, debemos señalar que no se considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas opine sobre las obras adicionales superiores al 15% del Expediente

Jr. Junín 319- Lima 01
LIMA - PERU

223

Técnico aprobado, pues el Contrato de concesión y el proyecto de Addenda remitido por el MTC, ya contemplan la opinión de este Ministerio en los aspectos que son de su competencia.

I. ANTECEDENTES

- El Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias del Perú fue suscrito el 11.12.2006, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en calidad de Concedente, y la empresa Aeropuertos del Perú (AdP).
- El 05.02.2008 se firmó la Primera Adenda al Contrato, la misma tuvo por objeto establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales, según lo dispuesto en el Contrato de Concesión, y la entrega en operación del Aeropuerto Internacional de Pisco.
- El 06.03.2008 se suscribió la Segunda Adenda, con la finalidad de entregar en operación el Aeropuerto de Chiclayo.
- El 17.09.2008 se firmó la Tercera Adenda, con el objeto de modificar aspectos relacionados a la definición de los Acreedores Permitidos, la moneda de Pago por Obras (PAO) y de las Tarifas Especiales, o en su caso, de la exoneración de tarifas para vuelos de carácter excepcional.
- El 24.11.2008 se suscribió la Cuarta Adenda, a fin de de entregar en operación el Aeropuerto de Piura.
- Con fecha 23.10.2008, mediante carta N° 0807/2008/GG/AdP, Aeropuertos del Perú solicitó a OSITRAN modificar el referido Contrato de Concesión.
- El día 08.09.2009 se sostuvo una reunión con la Dirección General de Concesiones, en la que se nos explicó el carácter de la consulta del MTC.
- Con fecha 12.09.2009, a través del Oficio de la referencia a), el ViceMinistro de Transportes solicita opinión al ViceMinisterio de Economía sobre la incorporación de la opinión del MEF para la aprobación de obras adicionales superiores al 15% del Expediente Técnico aprobado.
- A través del Oficio N° 255-2009/15.01 del ViceMinisterio de Economía, se comunica al MTC de manera formal (pues previamente se había hecho mediante diversos correos electrónicos), que la información remitida estaba incompleta e informando de la necesidad de contar con el Proyecto de Adenda N° 5 así como con la Opinión Técnica del Sector, a fin de poder emitir opinión.
- Mediante el oficio de la referencia b), el MTC remitió el Memorando N° 1697-2009-MT/25 donde se adjunta el Informe N° 525-2009-MTC/25.RCL.SDM que expresa la posición del Concedente respecto a lo señalado por el OSITRAN, respecto de la incorporación de la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas para la aprobación de las obras adicionales que superen el 15% de los montos contratados.
- Con fecha 30 de septiembre del 2009 se indicó al MTC mediante correo electrónico, que en la página 19 del Informe 525-2009-MTC/25.RCL.SDM, se indicaba que se adjuntaba los siguientes Anexos:

1. Oficio N° 601-2009-MTC/25 e Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM

2. Oficio Nº 807-2009-MTC/25 e Informe Nº 320-2009-MTC/25
3. Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN. Opinión del Organismo Regulador.
4. Proyecto: Texto propuesto de 5º Addendum al Contrato de Concesión.
5. Resolución Directoral Nº 002-2009—EF/68.01

Sin embargo, en el expediente sólo se encontró el documento 3, faltando los documentos 1, 2, 4 y 5.

- Finalmente, el 1º de octubre del 2009 se completó la información relacionada a los Anexos, los mismos que fueron circulados a todas las áreas técnicas del Ministerio para su opinión.
- El 13 de octubre del 2009 se llevó a cabo una reunión con la Dirección de Concesiones y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes, en la cual estuvieron presentes las áreas técnicas de este Ministerio. En dicha reunión se trataron las observaciones y se propusieron modificaciones. La Dirección de Concesiones quedó de enviar una nueva versión de la Addenda Nº 5. vía correo electrónico.
- Con fecha 14 de octubre del 2009, la Dirección de Concesiones remitió vía correo electrónico una nueva versión de la Addenda Nº 5, la misma que fue circulada para comentario de las áreas técnicas del MEF. La misma que se encuentra adjunta en el Anexo 1.
- Mediante los documentos de la referencia d), e), f), i) y j), la Dirección Nacional de Endeudamiento Público, la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, la Dirección General de Programación Multianual y la Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales emitieron opinión con respecta a la última versión de la Addenda Nº 5.
- Mediante el correo electrónico de la referencia g), el Ministerio de Economía y Finanzas recomienda la inclusión de una modificación en la Cláusula 8.24.1 a sugerencia de la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público.
- Mediante correo de la referencia h), la Dirección General de Concesiones de Transporte del MTC aceptó los cambios propuestos por la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público con respecto a la incorporación de un párrafo en la Cláusula 8.24.1.

II. LO QUE CONTIENE LA PROPUESTA DE LA ADDENDA Nº 5

- El Proyecto de Quinta Adenda al Contrato propone las siguientes modificaciones:

  a. Inclusión de la definición de "Obras adicionales".
  b. Inclusión del procedimiento para el reconocimiento de las obras adicionales.
  c. Modificación del procedimiento de aprobación de los planes maestros de desarrollo.
  d. Diferir la instalación de los Puentes de Embarque en el Aeropuerto de Iquitos.
  e. Precisión del mecanismo de pago de Estudios Técnicos Preliminares.

- Sobre la inclusión de la denominación de "Obras Adicionales", las cuales no están contempladas en el actual Contrato de Concesión, se señala que es posible que sea necesaria la construcción de obras para poder cumplir con el objetivo de la obra principal y que las obras adicionales deberán guardar coherencia con la necesidad de la infraestructura inicialmente planteada.

- El Organismo Regulador indicó tener opinión favorable con la inserción de dicha definición, asimismo consideró pertinente incluir también "Deductivo de Obra".

- Asimismo, se señala que al introducir dicho concepto, se deben incluir los procedimientos bajo los cuales se reconocerá la retribución de las Obras Adicionales, según lo siguiente:

  - Cuando las Obras Adicionales sean de no más del 15% de los montos contratados, OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario, para lo cual deberá presentar la documentación sustentatoria de dichas obras.

  - Cuando las Obras Adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados, las mismas serán evaluadas y aprobadas por el Concedente, a través de las Dirección General de Aeronáutica Civil, debiendo contar con la opinión de OSITRAN, para lo cual se presentará la documentación sustentatoria.

- Con relación al procedimiento para el reconocimiento de las Obras Adicionales, el OSITRAN señaló que consideraba que resultaría conveniente que el MEF emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15% del monto contratado, sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimientos establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema de Inversión Pública – SNIP.

- Siguiendo dicha recomendación, el MTC remitió el proyecto de Addenda N° 5 para opinión de este Ministerio. Asimismo, se adjuntó la opinión técnica del sector, expresada en el Informe N° 525-2009-MC/25.RCL.SDM, en el cual se indica lo siguiente:

  "... esta Dirección no considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas emita opinión previa respecto de las obras adicionales que superen el 15% de los montos contratados; debido a que los temas expuestos no son de su competencia."

III. ANALISIS

- La Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada sostiene que no considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas debe emitir opinión previa a la aprobación de las "Obras Adicionales" superiores al 15% del monto contratado.

Ello se sustenta en el hecho que la participación de este Ministerio ya se encuentra salvaguardada en el propio contrato de concesión, en los temas que son de su competencia. A continuación se señala aquellos supuestos en los cuales se requiere la opinión de este Ministerio de acuerdo al Contrato de Concesión:

- En la Cláusula Sétima -Explotación de la Concesión-, se indica que en caso se amplíen los horarios de atención de los aeropuertos y ello repercuta en el monto del PAMO, se requerirá la autorización del MEF.

  7.1.18 *El CONCESIONARIO está obligado a operar los Aeropuertos de acuerdo a los horarios de operación vigentes a la Fecha de Cierre que se establecen en el Anexo 1 del presente Contrato. En el supuesto que el CONCESIONARIO considere que dichos horarios deben ser modificados, deberá presentar una solicitud ante el OSITRAN con el necesario sustento técnico.*

  En el supuesto que el CONCEDENTE encuentre la necesidad de modificar el horario de operación de alguno de los Aeropuertos, comunicará al OSITRAN sobre esta decisión, debiendo solicitar al CONCESIONARIO el informe que contenga el número de Operaciones que se llevan a cabo durante el horario publicado, así como los importes respectivos.

  (...)

  En el supuesto que la variación conlleve a modificar el monto del PAMO, se requerirá autorización previa del Ministerio de Economía y Finanzas.

  (...)

- En la Cláusula Octava –Ejecución de las Obras e Inversiones en Equipamiento-, se indica que el Concedente podrá brindar apoyo al Concesionario para obtener Estructuración Financiera mediante la contratación de una garantía de riesgo parcial con un organismo multilateral, hasta por US$ 13'000,000, lo cual sería gestionado por la Dirección Nacional de Endeudamiento Público de este Ministerio:

  8.20 *El CONCESIONARIO sólo podrá optar por el apoyo y asistencia del CONCEDENTE, siempre que demuestre fehacientemente que ha realizado todas las acciones conducentes a obtener la Estructuración Financiera, sin haberlo logrado y toda vez que haya utilizado como garantía los fondos del Fideicomiso.*

  El apoyo y asistencia del CONCEDENTE, en el caso señalado en el párrafo precedente, consistirá en la gestión y contratación de una garantía de riesgo parcial por parte de la Dirección Nacional de Endeudamiento

221

Público (DNEP) del Ministerio de Economía y Finanzas hasta por la suma de US$ 13'000,000 con un organismo multilateral, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 17 del presente Contrato. Esta garantía estará sujeta a una evaluación de desempeño y nivel de cumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo de OSITRAN.

- Asimismo se prevé que cualquier modificación del contrato que implique un impacto fiscal o financiero requerirá la opinión previa del MEF. Lo mismo que incluye variaciones en el monto del PAMO.

  17.4 *Cualquier modificación al Contrato que implique un impacto fiscal y financiero requerirá previa opinión del Ministerio de Economía y Finanzas y la consecuente autorización para efectuar dicho cambio.*

  19.5 *Las Partes se comprometen a efectuar sus mayores y mejores esfuerzos para acordar las modificaciones que hagan posible el restablecimiento del equilibrio económico dentro de un plazo de treinta (30) Días de presentada la propuesta. Esta modificación podrá involucrar la variación del PAMO.*

  En el supuesto que la modificación conlleve a variar el monto del PAMO, se requerirá autorización previa del Ministerio de Economía y Finanzas.

Por lo expuesto, no se considera necesario incluir una nueva opinión del Ministerio de Economía y Finanzas, con relación a una opinión previa a la aprobación de las "Obras Adicionales" superiores al 15% del monto contratado.

Sin perjuicio de lo anterior, habida cuenta que PROINVERSION ha convocado el proceso de concesión del segundo grupo de aeropuertos de provincia, se considera necesario que el MTC (que forma parte del Consejo Directivo de PROINVERSION), garantice que la aprobación de la quinta adenda al contrato de concesión del primer grupo de aeropuertos de provincia, concesionados a AdP, no deberá afectar en ningún caso el flujo de ingresos necesarios para la viabilidad de la concesión del segundo grupo de aeropuertos de provincia. Ello en vista que ambos proyectos están relacionados al fideicomiso constituido para depositar la retribución proveniente de la concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", el mismo que está destinado a financiar la red de aeropuertos nacionales, según este último contrato de concesión.

- La Dirección General de Programación Multianual indica, con respecto a la inclusión del siguiente párrafo en la cláusula 8.24.1, que dicho párrafo debiera también incorporarse en la Cláusula 8.24.2.

"Las Partes acuerdan que la aprobación de las obras adicionales se sujetan a lo dispuesto en el numeral 8.2.1.5 del CONTRATO y a las normas de la Ley N°

27293, Ley del Sistema nacional de Inversión Pública, y su Reglamento, en lo que fuere aplicable".

Mediante el correo de la referencia h), la Dirección General de Concesiones de Transporte del MTC aceptó los cambios propuestos por la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público.

- La Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales, indica que luego de haberse realizado las modificaciones remitidas por el MTC con fecha 14 de octubre, dicha Dirección no presenta observaciones.

- La Dirección Nacional de Endeudamiento Público, sostiene que no presentan observaciones a la quinta addenda del Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos desde el ámbito de su competencia, toda vez que de ejecutarse obras adicionales éstas se sujetarán a las normas del SNIP y el pago de las mismas se realizará con cargo a los recursos del Fideicomiso constituido con el pago de la retribución de LAP, lo que no implica ninguna operación de endeudamiento o otra bajo nuestra competencia.

  Asimismo, se adjunta la Nota Informativa N° 131-2009-EF/75.22 que fuera remitida con fecha 2.10.2009 y expresa la opinión de la Dirección Nacional de Endeudamiento Público con respecto a la primera versión de la Addenda N° 5. En la misma se concluye que

  "Por tanto, la atención del pago, en el caso de ejecutarse obras adicionales, es de responsabilidad del Concedente, lo cual no implica ninguna operación de endeudamiento o alguna otra operación bajo el ámbito de competencia de esta Dirección Nacional; no obstante ello, dado que tales obras adicionales podrían implicar un esfuerzo fiscal adicional no previsto, consideramos que debe establecerse un límite máximo a tales obras adicionales a fin de no presionar más a la Caja Fiscal."

- La Dirección General de Política de Ingresos Públicos indica que no tiene comentarios en aspectos de su competencia.

IV. CONCLUSIONES

- Por lo expuesto, no se considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas opine sobre las "Obras adicionales" superiores al 15% del Expediente Técnico aprobado, pues el Contrato y la Addenda ya contemplan la opinión de este Ministerio en los aspectos que son de su competencia. La opinión del Ministerio de Economía y Finanzas en la Addenda N° 5 debiera restringirse al ámbito del Sistema Nacional de Inversión Pública, lo cual ya se encuentra contemplado.
- Asimismo las áreas técnicas de este Ministerio han expresado su conformidad con el texto actual de la Addenda N° 5. Por lo cual se emite opinión favorable sobre la

220

Addenda Nº 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, siempre que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en forma expresa garantice que no se afecta el flujo de ingresos en el fideicomiso necesarios para la viabilidad de la concesión de otros aeropuertos incluido el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, el mismo que ya se encuentra en Proceso de Promoción.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente,

JAVIER ROCA FABIÁN
Director General
Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada

Ministerio de
Transportes y Comunicaciones

158473

Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

HOJA DE RUTA

Remitente ADP AEROPUERTOS DEL PERÚ
Asunto INFORMA SOBRE QUI[redacted]ENDUM AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, S[redacted]DETALLE DESCRITO.
Fecha 29/10/2009 **Hora** 11:59:00 **Folios** 7

[redacted]

Area	Fecha	Hora	Folio	Acción	V. B.	Area de Recepción		
						Fecha	Hora	V. B.
DGCT	-	-	07	01		29/10/2009		

Observaciones:

Acciones:

1.- Tramitación
2.- Atención
3.- Conocimiento y fines
4.- Coordinar
5.- Opinión y/o recomendación
6.- Ayuda memoria
7.- Informe
8.- Agregar a sus antecedentes
9.- Evaluar según disponibilidad
10.- Preparar respuesta
11.- Respuesta directa
12.- Proyectar Resolución
13.- Revisión
14.- Visación
15.- Notificación
16.- Archivar
17.- Otros

Imprenta MTC

AEROPUERTOS DEL PERÚ

P/D. Nº 158473

Choquehuanca 710, San Isidro, Lima - Perú
T (511) 513 3800
F (511) 513 3820
www.adp.com.pe

Carta No. 1105/2009/GG/AdP

Lima, 28 de octubre del 2009

DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
29 OCT. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
4:45 pm

Señor
Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICINA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y GESTIÓN DOCUMENTAL
29 OCT 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
REG. Nº: _____ HORA: _____

Referencia. Quinto Addendum al Contrato de Concesión
Correo Electrónico del 28.10.2009

De nuestra consideración:

Nos referimos a la solicitud efectuada mediante su correo electrónico del día de hoy respecto de nuestra conformidad al Proyecto de Quinto Addendum al Contrato de Concesión celebrado con el Estado Peruano.

Al respecto, manifestamos nuestra conformidad con el documento adjunto, precisando que la versión final del proyecto ha sido coordinada con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente y que cumple con los requisitos contenidos en la Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión.

Atentamente

DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
29 OCT. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA

Leonie Roca
Gerente General

209

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

QUINTO ADDENDUM AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Conste por el presente documento que se extiende por duplicado, el Quinto Addendum al Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú que celebran:

1. El Estado de la República del Perú, en adelante "El CONCEDENTE", actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante El "MTC"), facultado por el inciso a) del Artículo 30° del Decreto Supremo N° 060-96-PCM, con domicilio en Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Perú debidamente representado por el Vice Ministro de Transportes, señor José Nicanor Gonzales Quijano con Documento Nacional de Identidad N° 43345035, debidamente facultado por Resolución Suprema N° 002-2009-MTC, de fecha 08 de enero de 2009; y de la otra parte,

2. La Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. en adelante "EL CONCESIONARIO", con domicilio en Choquehuanca N° 710, San Isidro, República del Perú, debidamente representado por la Gerente General, señora María Leonie Roca Voto-Bernales, identificada con Documento Nacional de Identidad N° 10270516, debidamente facultada al efecto por poder inscrito en la Partida N° 119467758 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao.

Ambas partes suscriben el presente documento, en las siguientes condiciones:

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

Con fecha 11 de diciembre de 2006, se suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú (en adelante EL CONTRATO) entre EL CONCEDENTE debidamente representado por el MTC.

Con fecha 05 de febrero de 2008 se suscribió el Primer Addendum a EL CONTRATO que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 de EL CONTRATO, así como la entrega en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

Con fecha 06 de marzo de 2008 se suscribió el Segundo Addendum a EL CONTRATO mediante el cual se entregó en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió el Tercer Addendum a EL CONTRATO que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

Con fecha 24 de noviembre se suscribió el Cuarto Addendum a EL CONTRATO que tuvo por finalidad entregar en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto

app V°B° Gerencia General

denominado CAP. FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, Gobierno Regional de Piura.

A la fecha, EL CONCESIONARIO ha solicitado realizar modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, suscrito con fecha 11 de diciembre de 2006, las cuales han sido evaluadas y analizadas por el CONCEDENTE.

En virtud de lo antes señalado, luego de una serie de reuniones entre las Partes, a fin de revisar el contenido del Addendum, EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO convinieron en celebrar el presente Addendum a EL CONTRATO, para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

CLÁUSULA SEGUNDA: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN

Mediante el presente Addendum, las partes acuerdan modificar los numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 y adicionar los numerales 8.24; y 2.6.4 del Anexo 17 de el CONTRATO

2.1 <u>Modificación del numeral 1.77</u>

Se modifica el numeral 1.77 quedando redactado con el siguiente texto:

***"Obras"**, son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*

- *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas ~~en~~ los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
- *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
- *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
- *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*
- *"Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o partes de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezarán a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos

app V°B° Gerencia General

2.2 Modificación del numeral 8.3.3

Se modifica el numeral 8.3.3 y 8.3.4 quedando redactado de la siguiente manera:

"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.

El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con la conformidad este organismo, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva"

8. 3.4 OSITRAN dispondrá de tres (03) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de desarrollo. EL CONCEDENTE tendrá un plazo de tres meses (03) meses, contados a partir de la fecha de remisión por OSITRAN de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente.

2.3 Modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8

Se modifica el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, quedando redactado de la siguiente manera:

"1.4 Terminal de Pasajeros

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.

Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinadas por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro."

2.4 Incorporación del numeral 8.24

Se adiciona a EL CONTRATO el numeral 8.24 con el siguiente texto:

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras adicionales sean iguales o inferiores al 15% de los montos contratados

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% de los montos contratados conforme al proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

app V°B° Gerencia General

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados, a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.

La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del MTC, a efectos que tomen conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Las Partes acuerdan que la aprobación de las obras adicionales se sujetan a lo dispuesto en el numeral 8.2.1.5 del CONTRATO y a las normas de la Ley Nº 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, y su reglamento, en lo que fuera aplicable.

8.24.2 <u>Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados</u>

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15% de los montos contratados, los montos adicionales a este porcentaje, serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE, a través de la DGAC y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

En el expediente técnico del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el expediente técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO por estas Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO"

Las Partes acuerdan que la aprobación de las obras adicionales se sujetan a lo dispuesto en el numeral 8.2.1.5 del CONTRATO y a las normas de la Ley Nº 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, y su reglamento, en lo que fuera aplicable.

2.5 <u>Incorporación del numeral 2.6.4 del Anexo 17</u>

Se modifica el numeral 2.6.4 del Anexo 17 – Esquema de Pago de Cofinanciamiento, quedando redactado con el siguiente texto:

"2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:

a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
b) Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
c) Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario Se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera.

d) Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:
- *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO.*
- *Reconocidos como inversiones PAO, el CONCEDENTE pagará de acuerdo con lo previsto en el numeral 2.5 del anexo 17 del Contrato de Concesión de encontrarse vigente la Estructuración Financiera. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*

e) Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo.

CLÁUSULA TERCERA: DISPOSICIONES FINALES

Todos los términos en mayúsculas utilizados en el presente Addendum tienen el mismo significado con el que han sido definidos en EL CONTRATO, salvo que se les asigne un significado específico en este documento.

Cualquiera de las partes podrá solicitar a la otra que el presente Addendum sea elevado a Escritura Pública, lo que ambas se obligan a realizar dentro de los siete (07) días útiles siguientes a la solicitud escrita de cualquiera de ellas en ese sentido.

Los gastos notariales y registrales que resulten aplicables serán de cuenta de quien solicite la elevación de este Quinto Addendum a Escritura Pública.

APP V°B° Gerencia General

CLÁUSULA CUARTA: OBLIGACION DE NO RESARCIMIENTO

Las PARTES dejan constancia que las modificaciones realizadas en el presente Addendum no genera obligación alguna de EL CONCEDENTE de resarcir o compensar a EL CONCESIONARIO. De igual modo, tampoco genera obligación alguna de EL CONCESIONARIO de resarcir o compensar a EL CONCEDENTE.

CLÁUSULA QUINTA: VALIDEZ DE EL CONTRATO

Las Partes declaran expresamente que sin perjuicio de las precisiones realizadas en la Cláusula Segunda del presente instrumento, las demás disposiciones de EL CONTRATO y del PRIMER, SEGUNDO, TERCER y CUARTO ADDENDUM a EL CONTRATO permanecen vigentes y con plena validez.

CLÁUSULA SEXTA: VIGENCIA DEL QUINTO ADDENDUM

El presente instrumento entrará en vigencia a la fecha de su suscripción por las Partes intervinientes.

Lima, de del dos mil nueve

EL CONCEDENTE
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

EL CONCESIONARIO
Aeropuertos del Perú S.A.

app
V°B°
Gerencia General

Ministerio de
Transportes y Comunicaciones

Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

162148

DGAC
0833522009

HOJA DE RUTA

Remitente MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
Asunto REF. OF. Nº 268-2009-MTC/02 REMITEN PARA CONOCIMIENTO EL INFORME Nº 214-2009-EF/67.01
Fecha 04/11/2009 Hora 15:50:51 Folios 5

Area	Fecha	Hora	Folio	Acción	V. B.	Area de Recepción		
						Fecha	Hora	V. B.
VMT	—	—		03	R	04 NOV. 2009	17:30	
DGCET				02/07		17/11/09		
DGAC				03				

Observaciones:

Acciones:

1.- Tramitación
2.- Atención
3.- Conocimiento y fines
4.- Coordinar
5.- Opinión y/o recomendación
6.- Ayuda memoria
7.- Informe
8.- Agregar a sus antecedentes
9.- Evaluar según disponibilidad
10.- Preparar respuesta
11.- Respuesta directa
12.- Proyectar Resolución
13.- Revisión
14.- Visación
15.- Notificación
16.- Archivar
17.- Otros

Imprenta MTC

5

Lima, 03 NOV. 2009

OFICIO N°295-2009-EF/15.01

F.J. N° 162148

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICINA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y GESTIÓN DOCUMENTAL
04 NOV. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
REG. N°: HORA:

Señor
JOSE NICANOR GONZALES QUIJANO
Viceministro de Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

Referencia: a) Oficio Nº 268-2009-MTC/02

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al Oficio de la referencia, mediante el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, trasladando una sugerencia de OSITRAN, solicita al Ministerio de Economía y Finanzas opine sobre la conveniencia que este Ministerio emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%; sin perjuicio del cumplir con las reglas y procedimiento establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Al respecto, se remite adjunto para su conocimiento y fines el Informe Nº 214-2009-EF/67.01 de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada de este Ministerio, el cual consolida las opiniones de las áreas técnicas de este Ministerio.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterar las seguridades de mi mayor consideración.

Atentamente,

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
17 NOV. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: REG. N°:

MARÍA SOLEDAD GUIULFO SUÁREZ-DURAND
Vice Ministra de Economía

218

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA INTERNACIONAL, COMPETENCIA E INVERSIÓN PRIVADA

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

INFORME Nº 214-2009-EF/67.01

Señora
MARIA SOLEDAD GUIULFO SUAREZ-DURAND
Vice-Ministro de Economía
Presente.-

Asunto : Propuesta de Addenda Nº 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos

Fecha : 02 NOV. 2009

Referencias :

a) Oficio Nº 227-2009-MTC/02 de fecha 11.08.2009
b) Oficio Nº 268-2009-MTC/02 de fecha 24.09.2009
c) Informe Nº 525-2009-MC/25.RCL.SDM de fecha 08.09.2009
d) DNEP, Nota Informativa Nº 131-2009-EF/75.22 de fecha 20.08.2009
e) DGPIP, Correo electrónico de fecha 15.10.2009
f) DGPM, Correo electrónico de fecha 15.10.2009
g) DGAEICIP, Correo Electronico de fecha 15.10.2009
h) Dirección General de Concesiones de Transporte del MTC, Correo electrónico de fecha 14.10.2009
i) DNEP, Correo electrónico de fecha 15.10.2009
j) DGAES, Correo electrónico de fecha 16.10.2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al Oficio de la referencia a), mediante el cual, en el marco del procedimiento de aprobación de la quinta adenda del contrato de concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), trasladando una sugerencia de OSITRAN; el MTC solicita al Ministerio de Economía y Finanzas que emita opinión con relación a la conveniencia de que este ministerio emita opinión previa a la aprobación de obras adicionales superiores al 15% de un Expediente Técnico aprobado.

Sobre el particular, el presente informe consolida la opinión de este Despacho, con las opiniones de la Dirección Nacional de Endeudamiento Público, la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, la Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales y la Dirección General de Programación Multianual.

Al respecto, debemos señalar que no se considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas opine sobre las obras adicionales superiores al 15% del Expediente

Jr. Junín 319- Lima 01
LIMA - PERU

277

Técnico aprobado, pues el Contrato de concesión y el proyecto de Addenda remitido por el MTC, ya contemplan la opinión de este Ministerio en los aspectos que son de su competencia.

I. ANTECEDENTES

- El Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias del Perú fue suscrito el 11.12.2006, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en calidad de Concedente, y la empresa Aeropuertos del Perú (AdP).
- El 05.02.2008 se firmó la Primera Adenda al Contrato, la misma tuvo por objeto establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales, según lo dispuesto en el Contrato de Concesión, y la entrega en operación del Aeropuerto Internacional de Pisco.
- El 06.03.2008 se suscribió la Segunda Adenda, con la finalidad de entregar en operación el Aeropuerto de Chiclayo.
- El 17.09.2008 se firmó la Tercera Adenda, con el objeto de modificar aspectos relacionados a la definición de los Acreedores Permitidos, la moneda de Pago por Obras (PAO) y de las Tarifas Especiales, o en su caso, de la exoneración de tarifas para vuelos de carácter excepcional.
- El 24.11.2008 se suscribió la Cuarta Adenda, a fin de de entregar en operación el Aeropuerto de Piura.
- Con fecha 23.10.2008, mediante carta N° 0807/2008/GG/AdP, Aeropuertos del Perú solicitó a OSITRAN modificar el referido Contrato de Concesión.
- El día 08.09.2009 se sostuvo una reunión con la Dirección General de Concesiones, en la que se nos explicó el carácter de la consulta del MTC.
- Con fecha 12.09.2009, a través del Oficio de la referencia a), el ViceMinistro de Transportes solicita opinión al ViceMinisterio de Economía sobre la incorporación de la opinión del MEF para la aprobación de obras adicionales superiores al 15% del Expediente Técnico aprobado.
- A través del Oficio N° 255-2009/15.01 del ViceMinisterio de Economía, se comunica al MTC de manera formal (pues previamente se había hecho mediante diversos correos electrónicos), que la información remitida estaba incompleta e informando de la necesidad de contar con el Proyecto de Adenda N° 5 así como con la Opinión Técnica del Sector, a fin de poder emitir opinión.
- Mediante el oficio de la referencia b), el MTC remitió el Memorando N° 1697-2009-MT/25 donde se adjunta el Informe N° 525-2009-MTC/25.RCL.SDM que expresa la posición del Concedente respecto a lo señalado por el OSITRAN, respecto de la incorporación de la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas para la aprobación de las obras adicionales que superen el 15% de los montos contratados.
- Con fecha 30 de septiembre del 2009 se indicó al MTC mediante correo electrónico, que en la página 19 del Informe 525-2009-MTC/25.RCL.SDM, se indicaba que se adjuntaba los siguientes Anexos:

1. Oficio N° 601-2009-MTC/25 e Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM

2. Oficio Nº 807-2009-MTC/25 e Informe Nº 320-2009-MTC/25
3. Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN. Opinión del Organismo Regulador.
4. Proyecto: Texto propuesto de 5º Addendum al Contrato de Concesión.
5. Resolución Directoral Nº 002-2009—EF/68.01

Sin embargo, en el expediente sólo se encontró el documento 3, faltando los documentos 1, 2, 4 y 5.

- Finalmente, el 1º de octubre del 2009 se completó la información relacionada a los Anexos, los mismos que fueron circulados a todas las áreas técnicas del Ministerio para su opinión.
- El 13 de octubre del 2009 se llevó a cabo una reunión con la Dirección de Concesiones y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes, en la cual estuvieron presentes las áreas técnicas de este Ministerio. En dicha reunión se trataron las observaciones y se propusieron modificaciones. La Dirección de Concesiones quedó de enviar una nueva versión de la Addenda Nº 5. vía correo electrónico.
- Con fecha 14 de octubre del 2009, la Dirección de Concesiones remitió vía correo electrónico una nueva versión de la Addenda Nº 5, la misma que fue circulada para comentario de las áreas técnicas del MEF. La misma que se encuentra adjunta en el Anexo 1.
- Mediante los documentos de la referencia d), e), f), i) y j), la Dirección Nacional de Endeudamiento Público, la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, la Dirección General de Programación Multianual y la Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales emitieron opinión con respecta a la última versión de la Addenda Nº 5.
- Mediante el correo electrónico de la referencia g), el Ministerio de Economía y Finanzas recomienda la inclusión de una modificación en la Cláusula 8.24.1 a sugerencia de la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público.
- Mediante correo de la referencia h), la Dirección General de Concesiones de Transporte del MTC aceptó los cambios propuestos por la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público con respecto a la incorporación de un párrafo en la Cláusula 8.24.1.

II. LO QUE CONTIENE LA PROPUESTA DE LA ADDENDA Nº 5

- El Proyecto de Quinta Adenda al Contrato propone las siguientes modificaciones:

  a. Inclusión de la definición de "Obras adicionales".
  b. Inclusión del procedimiento para el reconocimiento de las obras adicionales.
  c. Modificación del procedimiento de aprobación de los planes maestros de desarrollo.
  d. Diferir la instalación de los Puentes de Embarque en el Aeropuerto de Iquitos.
  e. Precisión del mecanismo de pago de Estudios Técnicos Preliminares.

216

- Sobre la inclusión de la denominación de "Obras Adicionales", las cuales no están contempladas en el actual Contrato de Concesión, se señala que es posible que sea necesaria la construcción de obras para poder cumplir con el objetivo de la obra principal y que las obras adicionales deberán guardar coherencia con la necesidad de la infraestructura inicialmente planteada.

- El Organismo Regulador indicó tener opinión favorable con la inserción de dicha definición, asimismo consideró pertinente incluir también "Deductivo de Obra".

- Asimismo, se señala que al introducir dicho concepto, se deben incluir los procedimientos bajo los cuales se reconocerá la retribución de las Obras Adicionales, según lo siguiente:

  - Cuando las Obras Adicionales sean de no más del 15% de los montos contratados, OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario, para lo cual deberá presentar la documentación sustentatoria de dichas obras.

  - Cuando las Obras Adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados, las mismas serán evaluadas y aprobadas por el Concedente, a través de las Dirección General de Aeronáutica Civil, debiendo contar con la opinión de OSITRAN, para lo cual se presentará la documentación sustentatoria.

- Con relación al procedimiento para el reconocimiento de las Obras Adicionales, el OSITRAN señaló que consideraba que resultaría conveniente que el MEF emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15% del monto contratado, sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimientos establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema de Inversión Pública – SNIP.

- Siguiendo dicha recomendación, el MTC remitió el proyecto de Addenda N° 5 para opinión de este Ministerio. Asimismo, se adjuntó la opinión técnica del sector, expresada en el Informe N° 525-2009-MC/25.RCL.SDM, en el cual se indica lo siguiente:

  "... esta Dirección no considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas emita opinión previa respecto de las obras adicionales que superen el 15% de los montos contratados; debido a que los temas expuestos no son de su competencia."

III. ANALISIS

- La Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada sostiene que no considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas debe emitir opinión previa a la aprobación de las "Obras Adicionales" superiores al 15% del monto contratado.

Ello se sustenta en el hecho que la participación de este Ministerio ya se encuentra salvaguardada en el propio contrato de concesión, en los temas que son de su competencia. A continuación se señala aquellos supuestos en los cuales se requiere la opinión de este Ministerio de acuerdo al Contrato de Concesión:

- En la Cláusula Sétima -Explotación de la Concesión-, se indica que en caso se amplíen los horarios de atención de los aeropuertos y ello repercuta en el monto del PAMO, se requerirá la autorización del MEF.

  7.1.18 *El CONCESIONARIO está obligado a operar los Aeropuertos de acuerdo a los horarios de operación vigentes a la Fecha de Cierre que se establecen en el Anexo 1 del presente Contrato. En el supuesto que el CONCESIONARIO considere que dichos horarios deben ser modificados, deberá presentar una solicitud ante el OSITRAN con el necesario sustento técnico.*

  En el supuesto que el CONCEDENTE encuentre la necesidad de modificar el horario de operación de alguno de los Aeropuertos, comunicará al OSITRAN sobre esta decisión, debiendo solicitar al CONCESIONARIO el informe que contenga el número de Operaciones que se llevan a cabo durante el horario publicado, así como los importes respectivos.

  (...)

  En el supuesto que la variación conlleve a modificar el monto del PAMO, se requerirá autorización previa del Ministerio de Economía y Finanzas.

  (...)

- En la Cláusula Octava –Ejecución de las Obras e Inversiones en Equipamiento-, se indica que el Concedente podrá brindar apoyo al Concesionario para obtener Estructuración Financiera mediante la contratación de una garantía de riesgo parcial con un organismo multilateral, hasta por US$ 13´000,000, lo cual sería gestionado por la Dirección Nacional de Endeudamiento Público de este Ministerio:

  8.20 *El CONCESIONARIO sólo podrá optar por el apoyo y asistencia del CONCEDENTE, siempre que demuestre fehacientemente que ha realizado todas las acciones conducentes a obtener la Estructuración Financiera, sin haberlo logrado y toda vez que haya utilizado como garantía los fondos del Fideicomiso.*

  El apoyo y asistencia del CONCEDENTE, en el caso señalado en el párrafo precedente, consistirá en la gestión y contratación de una garantía de riesgo parcial por parte de la Dirección Nacional de Endeudamiento

Público (DNEP) del Ministerio de Economía y Finanzas hasta por la suma de US$ 13'000,000 con un organismo multilateral, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 17 del presente Contrato. Esta garantía estará sujeta a una evaluación de desempeño y nivel de cumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo de OSITRAN.

- Asimismo se prevé que cualquier modificación del contrato que implique un impacto fiscal o financiero requerirá la opinión previa del MEF. Lo mismo que incluye variaciones en el monto del PAMO.

  17.4 *Cualquier modificación al Contrato que implique un impacto fiscal y financiero requerirá previa opinión del Ministerio de Economía y Finanzas y la consecuente autorización para efectuar dicho cambio.*

  19.5 *Las Partes se comprometen a efectuar sus mayores y mejores esfuerzos para acordar las modificaciones que hagan posible el restablecimiento del equilibrio económico dentro de un plazo de treinta (30) Días de presentada la propuesta. Esta modificación podrá involucrar la variación del PAMO.*

  En el supuesto que la modificación conlleve a variar el monto del PAMO, se requerirá autorización previa del Ministerio de Economía y Finanzas.

Por lo expuesto, no se considera necesario incluir una nueva opinión del Ministerio de Economía y Finanzas, con relación a una opinión previa a la aprobación de las "Obras Adicionales" superiores al 15% del monto contratado.

Sin perjuicio de lo anterior, habida cuenta que PROINVERSION ha convocado el proceso de concesión del segundo grupo de aeropuertos de provincia, se considera necesario que el MTC (que forma parte del Consejo Directivo de PROINVERSION), garantice que la aprobación de la quinta adenda al contrato de concesión del primer grupo de aeropuertos de provincia, concesionados a AdP, no deberá afectar en ningún caso el flujo de ingresos necesarios para la viabilidad de la concesión del segundo grupo de aeropuertos de provincia. Ello en vista que ambos proyectos están relacionados al fideicomiso constituido para depositar la retribución proveniente de la concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", el mismo que está destinado a financiar la red de aeropuertos nacionales, según este último contrato de concesión.

- La Dirección General de Programación Multianual indica, con respecto a la inclusión del siguiente párrafo en la cláusula 8.24.1, que dicho párrafo debiera también incorporarse en la Cláusula 8.24.2.

  "Las Partes acuerdan que la aprobación de las obras adicionales se sujetan a lo dispuesto en el numeral 8.2.1.5 del CONTRATO y a las normas de la Ley Nº

27293, Ley del Sistema nacional de Inversión Pública, y su Reglamento, en lo que fuere aplicable".

Mediante el correo de la referencia h), la Dirección General de Concesiones de Transporte del MTC aceptó los cambios propuestos por la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público.

- La Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales, indica que luego de haberse realizado las modificaciones remitidas por el MTC con fecha 14 de octubre, dicha Dirección no presenta observaciones.

- La Dirección Nacional de Endeudamiento Público, sostiene que no presentan observaciones a la quinta addenda del Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos desde el ámbito de su competencia, toda vez que de ejecutarse obras adicionales éstas se sujetarán a las normas del SNIP y el pago de las mismas se realizará con cargo a los recursos del Fideicomiso constituido con el pago de la retribución de LAP, lo que no implica ninguna operación de endeudamiento o otra bajo nuestra competencia.

  Asimismo, se adjunta la Nota Informativa Nº 131-2009-EF/75.22 que fuera remitida con fecha 2.10.2009 y expresa la opinión de la Dirección Nacional de Endeudamiento Público con respecto a la primera versión de la Addenda Nº 5. En la misma se concluye que

  "Por tanto, la atención del pago, en el caso de ejecutarse obras adicionales, es de responsabilidad del Concedente, lo cual no implica ninguna operación de endeudamiento o alguna otra operación bajo el ámbito de competencia de esta Dirección Nacional; no obstante ello, dado que tales obras adicionales podrían implicar un esfuerzo fiscal adicional no previsto, consideramos que debe establecerse un límite máximo a tales obras adicionales a fin de no presionar más a la Caja Fiscal."

- La Dirección General de Política de Ingresos Públicos indica que no tiene comentarios en aspectos de su competencia.

IV. CONCLUSIONES

- Por lo expuesto, no se considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas opine sobre las "Obras adicionales" superiores al 15% del Expediente Técnico aprobado, pues el Contrato y la Addenda ya contemplan la opinión de este Ministerio en los aspectos que son de su competencia. La opinión del Ministerio de Economía y Finanzas en la Addenda Nº 5 debiera restringirse al ámbito del Sistema Nacional de Inversión Pública, lo cual ya se encuentra contemplado.
- Asimismo las áreas técnicas de este Ministerio han expresado su conformidad con el texto actual de la Addenda Nº 5. Por lo cual se emite opinión favorable sobre la

Addenda Nº 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, siempre que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en forma expresa garantice que no se afecta el flujo de ingresos en el fideicomiso necesarios para la viabilidad de la concesión de otros aeropuertos incluido el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, el mismo que ya se encuentra en Proceso de Promoción.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente,

JAVIER ROCA FABIÁN
Director General
Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

Lima, 24 SET. 2009

OFICIO Nº 268 -2009-MTC/02

Señora
MARISOL GUIULFO
Viceministra de Economía
Ministerio de Economía y Finanzas
Presente.-

Referencia : a) Oficio Nº 227-2009-MTC/02, de fecha 1 agosto 2009
b) Oficio Nº 255-2009-EF/15.01, de fecha 15 setiembre 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted, señora Viceministra, con relación a los Oficios de referencias (a) y (b), con la finalidad de remitirle el Memorandum Nº 1697-2009-MTC/25, de fecha 14 setiembre 2009, con la respectiva propuesta de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú.

Sin otro particular, es propicia la ocasión para expresarle las muestras de mi especial consideración y deferente estima.

Atentamente,

JOSÉ NICANOR GONZALES QUIJANO
Viceministro de Transportes

213

Ministerio de
Transportes y Comunicaciones

C

162148 083352 2009.

Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

HOJA DE RUTA

Remitente MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
Asunto REF. OF. Nº 268-2009-MTC/02 REMITEN PARA CONOCIMIENTO EL INFORME Nº 214-2009-EF/67.01
Fecha 04/11/2009 **Hora** 15:50:51 **Folios** 5

Area	Fecha	Hora	Folio	Acción	V. B.	Area de Recepción		
						Fecha	Hora	V. B.
VMI	—	—		01	R	04 NOV. 2009	17:30	
DGCET				02 07		09/11/09		
DGAC				03				

Observaciones:

Acciones:

1.- Tramitación
2.- Atención
3.- Conocimiento y fines
4.- Coordinar
5.- Opinión y/o recomendación
6.- Ayuda memoria
7.- Informe
8.- Agregar a sus antecedentes
9.- Evaluar según disponibilidad
10.- Preparar respuesta
11.- Respuesta directa
12.- Proyectar Resolución
13.- Revisión
14.- Visación
15.- Notificación
16.- Archivar
17.- Otros

Imprenta MTC

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES

Para:

- [ ] PVN
- [ ] PVD
- [ ] DGCET
- [ ] DGCF
- [ ] DGTT
- [ ] DGTA
- [ ] DGAC
- [ ] DGASA
- [ ] CNSV (ST)
- [ ] OPP
- [ ] OGA
- [ ] OGAJ
- [ ] ASESORES VMT
- [ ]

Acción:

- [ ] Atención
- [ ] Ayuda Memoria
- [ ] Opinión y recomendación
- [ ] Informe
- [ ] Coordinar
- [ ] Conocimiento y fines
- [ ] Preparar respuesta
- [ ] Respuesta directa
- [ ] Archivar
- [ ]
- [ ]
- [ ]
- [ ]

Observaciones:

Fecha:

Viceministro de Transp

Lima, 03 NOV. 2009

OFICIO Nº 295-2009-EF/15.01 F.D. Nº 162148

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICINA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y GESTIÓN DOCUMENTAL
04 NOV. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
REG. Nº: 0r HORA:

Señor
JOSE NICANOR GONZALES QUIJANO
Viceministro de Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

Referencia: a) Oficio Nº 268-2009-MTC/02

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al Oficio de la referencia, mediante el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, trasladando una sugerencia de OSITRAN, solicita al Ministerio de Economía y Finanzas opine sobre la conveniencia que este Ministerio emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%; sin perjuicio del cumplir con las reglas y procedimiento establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Al respecto, se remite adjunto para su conocimiento y fines el Informe Nº 214-2009-EF/67.01 de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada de este Ministerio, el cual consolida las opiniones de las áreas técnicas de este Ministerio.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterar las seguridades de mi mayor consideración.

Atentamente,

MARÍA SOLEDAD GUIULFO SUÁREZ-DURAND
Vice Ministra de Economía

212

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA INTERNACIONAL, COMPETENCIA E INVERSIÓN PRIVADA

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

INFORME Nº 214-2009-EF/67.01

Señora
MARIA SOLEDAD GUIULFO SUAREZ-DURAND
Vice-Ministro de Economía
Presente.-

Asunto : Propuesta de Addenda Nº 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos

Fecha : 02 NOV. 2009

Referencias :

a) Oficio Nº 227-2009-MTC/02 de fecha 11.08.2009
b) Oficio Nº 268-2009-MTC/02 de fecha 24.09.2009
c) Informe Nº 525-2009-MC/25.RCL.SDM de fecha 08.09.2009
d) DNEP, Nota Informativa Nº 131-2009-EF/75.22 de fecha 20.08.2009
e) DGPIP, Correo electrónico de fecha 15.10.2009
f) DGPM, Correo electrónico de fecha 15.10.2009
g) DGAEICIP, Correo Electronico de fecha 15.10.2009
h) Dirección General de Concesiones de Transporte del MTC, Correo electrónico de fecha 14.10.2009
i) DNEP, Correo electrónico de fecha 15.10.2009
j) DGAES, Correo electrónico de fecha 16.10.2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al Oficio de la referencia a), mediante el cual, en el marco del procedimiento de aprobación de la quinta adenda del contrato de concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), trasladando una sugerencia de OSITRAN; el MTC solicita al Ministerio de Economía y Finanzas que emita opinión con relación a la conveniencia de que este ministerio emita opinión previa a la aprobación de obras adicionales superiores al 15% de un Expediente Técnico aprobado.

Sobre el particular, el presente informe consolida la opinión de este Despacho, con las opiniones de la Dirección Nacional de Endeudamiento Público, la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, la Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales y la Dirección General de Programación Multianual.

Al respecto, debemos señalar que no se considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas opine sobre las obras adicionales superiores al 15% del Expediente

Jr. Junín 319- Lima 01
LIMA - PERU

214

Técnico aprobado, pues el Contrato de concesión y el proyecto de Addenda remitido por el MTC, ya contemplan la opinión de este Ministerio en los aspectos que son de su competencia.

I. ANTECEDENTES

- El Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias del Perú fue suscrito el 11.12.2006, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en calidad de Concedente, y la empresa Aeropuertos del Perú (AdP).
- El 05.02.2008 se firmó la Primera Adenda al Contrato, la misma tuvo por objeto establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales, según lo dispuesto en el Contrato de Concesión, y la entrega en operación del Aeropuerto Internacional de Pisco.
- El 06.03.2008 se suscribió la Segunda Adenda, con la finalidad de entregar en operación el Aeropuerto de Chiclayo.
- El 17.09.2008 se firmó la Tercera Adenda, con el objeto de modificar aspectos relacionados a la definición de los Acreedores Permitidos, la moneda de Pago por Obras (PAO) y de las Tarifas Especiales, o en su caso, de la exoneración de tarifas para vuelos de carácter excepcional.
- El 24.11.2008 se suscribió la Cuarta Adenda, a fin de de entregar en operación el Aeropuerto de Piura.
- Con fecha 23.10.2008, mediante carta N° 0807/2008/GG/AdP, Aeropuertos del Perú solicitó a OSITRAN modificar el referido Contrato de Concesión.
- El día 08.09.2009 se sostuvo una reunión con la Dirección General de Concesiones, en la que se nos explicó el carácter de la consulta del MTC.
- Con fecha 12.09.2009, a través del Oficio de la referencia a), el ViceMinistro de Transportes solicita opinión al ViceMinisterio de Economía sobre la incorporación de la opinión del MEF para la aprobación de obras adicionales superiores al 15% del Expediente Técnico aprobado.
- A través del Oficio N° 255-2009/15.01 del ViceMinisterio de Economía, se comunica al MTC de manera formal (pues previamente se había hecho mediante diversos correos electrónicos), que la información remitida estaba incompleta e informando de la necesidad de contar con el Proyecto de Adenda N° 5 así como con la Opinión Técnica del Sector, a fin de poder emitir opinión.
- Mediante el oficio de la referencia b), el MTC remitió el Memorando N° 1697-2009-MT/25 donde se adjunta el Informe N° 525-2009-MTC/25.RCL.SDM que expresa la posición del Concedente respecto a lo señalado por el OSITRAN, respecto de la incorporación de la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas para la aprobación de las obras adicionales que superen el 15% de los montos contratados.
- Con fecha 30 de septiembre del 2009 se indicó al MTC mediante correo electrónico, que en la página 19 del Informe 525-2009-MTC/25.RCL.SDM, se indicaba que se adjuntaba los siguientes Anexos:

  1. Oficio N° 601-2009-MTC/25 e Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM

2. Oficio Nº 807-2009-MTC/25 e Informe Nº 320-2009-MTC/25
3. Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN. Opinión del Organismo Regulador.
4. Proyecto: Texto propuesto de 5º Addendum al Contrato de Concesión.
5. Resolución Directoral Nº 002-2009—EF/68.01

Sin embargo, en el expediente sólo se encontró el documento 3, faltando los documentos 1, 2, 4 y 5.

- Finalmente, el 1º de octubre del 2009 se completó la información relacionada a los Anexos, los mismos que fueron circulados a todas las áreas técnicas del Ministerio para su opinión.
- El 13 de octubre del 2009 se llevó a cabo una reunión con la Dirección de Concesiones y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes, en la cual estuvieron presentes las áreas técnicas de este Ministerio. En dicha reunión se trataron las observaciones y se propusieron modificaciones. La Dirección de Concesiones quedó de enviar una nueva versión de la Addenda Nº 5. vía correo electrónico.
- Con fecha 14 de octubre del 2009, la Dirección de Concesiones remitió vía correo electrónico una nueva versión de la Addenda Nº 5, la misma que fue circulada para comentario de las áreas técnicas del MEF. La misma que se encuentra adjunta en el Anexo 1.
- Mediante los documentos de la referencia d), e), f), i) y j), la Dirección Nacional de Endeudamiento Público, la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, la Dirección General de Programación Multianual y la Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales emitieron opinión con respecta a la última versión de la Addenda Nº 5.
- Mediante el correo electrónico de la referencia g), el Ministerio de Economía y Finanzas recomienda la inclusión de una modificación en la Cláusula 8.24.1 a sugerencia de la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público.
- Mediante correo de la referencia h), la Dirección General de Concesiones de Transporte del MTC aceptó los cambios propuestos por la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público con respecto a la incorporación de un párrafo en la Cláusula 8.24.1.

II. LO QUE CONTIENE LA PROPUESTA DE LA ADDENDA Nº 5

- El Proyecto de Quinta Adenda al Contrato propone las siguientes modificaciones:

  a. Inclusión de la definición de "Obras adicionales".
  b. Inclusión del procedimiento para el reconocimiento de las obras adicionales.
  c. Modificación del procedimiento de aprobación de los planes maestros de desarrollo.
  d. Diferir la instalación de los Puentes de Embarque en el Aeropuerto de Iquitos.
  e. Precisión del mecanismo de pago de Estudios Técnicos Preliminares.

210

- Sobre la inclusión de la denominación de "Obras Adicionales", las cuales no están contempladas en el actual Contrato de Concesión, se señala que es posible que sea necesaria la construcción de obras para poder cumplir con el objetivo de la obra principal y que las obras adicionales deberán guardar coherencia con la necesidad de la infraestructura inicialmente planteada.

- El Organismo Regulador indicó tener opinión favorable con la inserción de dicha definición, asimismo consideró pertinente incluir también "Deductivo de Obra".

- Asimismo, se señala que al introducir dicho concepto, se deben incluir los procedimientos bajo los cuales se reconocerá la retribución de las Obras Adicionales, según lo siguiente:

  - Cuando las Obras Adicionales sean de no más del 15% de los montos contratados, OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario, para lo cual deberá presentar la documentación sustentatoria de dichas obras.

  - Cuando las Obras Adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados, las mismas serán evaluadas y aprobadas por el Concedente, a través de las Dirección General de Aeronáutica Civil, debiendo contar con la opinión de OSITRAN, para lo cual se presentará la documentación sustentatoria.

- Con relación al procedimiento para el reconocimiento de las Obras Adicionales, el OSITRAN señaló que consideraba que resultaría conveniente que el MEF emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15% del monto contratado, sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimientos establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema de Inversión Pública – SNIP.

- Siguiendo dicha recomendación, el MTC remitió el proyecto de Addenda N° 5 para opinión de este Ministerio. Asimismo, se adjuntó la opinión técnica del sector, expresada en el Informe N° 525-2009-MC/25.RCL.SDM, en el cual se indica lo siguiente:

  "... esta Dirección no considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas emita opinión previa respecto de las obras adicionales que superen el 15% de los montos contratados; debido a que los temas expuestos no son de su competencia."

III. ANALISIS

- La Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada sostiene que no considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas debe emitir opinión previa a la aprobación de las "Obras Adicionales" superiores al 15% del monto contratado.

Ello se sustenta en el hecho que la participación de este Ministerio ya se encuentra salvaguardada en el propio contrato de concesión, en los temas que son de su competencia. A continuación se señala aquellos supuestos en los cuales se requiere la opinión de este Ministerio de acuerdo al Contrato de Concesión:

- En la Cláusula Sétima -Explotación de la Concesión-, se indica que en caso se amplíen los horarios de atención de los aeropuertos y ello repercuta en el monto del PAMO, se requerirá la autorización del MEF.

  7.1.18 *El CONCESIONARIO está obligado a operar los Aeropuertos de acuerdo a los horarios de operación vigentes a la Fecha de Cierre que se establecen en el Anexo 1 del presente Contrato. En el supuesto que el CONCESIONARIO considere que dichos horarios deben ser modificados, deberá presentar una solicitud ante el OSITRAN con el necesario sustento técnico.*

  En el supuesto que el CONCEDENTE encuentre la necesidad de modificar el horario de operación de alguno de los Aeropuertos, comunicará al OSITRAN sobre esta decisión, debiendo solicitar al CONCESIONARIO el informe que contenga el número de Operaciones que se llevan a cabo durante el horario publicado, así como los importes respectivos.

  (...)

  En el supuesto que la variación conlleve a modificar el monto del PAMO, se requerirá autorización previa del Ministerio de Economía y Finanzas.

  (...)

- En la Cláusula Octava –Ejecución de las Obras e Inversiones en Equipamiento-, se indica que el Concedente podrá brindar apoyo al Concesionario para obtener Estructuración Financiera mediante la contratación de una garantía de riesgo parcial con un organismo multilateral, hasta por US$ 13'000,000, lo cual sería gestionado por la Dirección Nacional de Endeudamiento Público de este Ministerio:

  8.20 *El CONCESIONARIO sólo podrá optar por el apoyo y asistencia del CONCEDENTE, siempre que demuestre fehacientemente que ha realizado todas las acciones conducentes a obtener la Estructuración Financiera, sin haberlo logrado y toda vez que haya utilizado como garantía los fondos del Fideicomiso.*

  El apoyo y asistencia del CONCEDENTE, en el caso señalado en el párrafo precedente, consistirá en la gestión y contratación de una garantía de riesgo parcial por parte de la Dirección Nacional de Endeudamiento

Público (DNEP) del Ministerio de Economía y Finanzas hasta por la suma de US$ 13'000,000 con un organismo multilateral, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 17 del presente Contrato. Esta garantía estará sujeta a una evaluación de desempeño y nivel de cumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo de OSITRAN.

- Asimismo se prevé que cualquier modificación del contrato que implique un impacto fiscal o financiero requerirá la opinión previa del MEF. Lo mismo que incluye variaciones en el monto del PAMO.

  17.4 *Cualquier modificación al Contrato que implique un impacto fiscal y financiero requerirá previa opinión del Ministerio de Economía y Finanzas y la consecuente autorización para efectuar dicho cambio.*

  19.5 *Las Partes se comprometen a efectuar sus mayores y mejores esfuerzos para acordar las modificaciones que hagan posible el restablecimiento del equilibrio económico dentro de un plazo de treinta (30) Días de presentada la propuesta. Esta modificación podrá involucrar la variación del PAMO.*

  En el supuesto que la modificación conlleve a variar el monto del PAMO, se requerirá autorización previa del Ministerio de Economía y Finanzas.

Por lo expuesto, no se considera necesario incluir una nueva opinión del Ministerio de Economía y Finanzas, con relación a una opinión previa a la aprobación de las "Obras Adicionales" superiores al 15% del monto contratado.

Sin perjuicio de lo anterior, habida cuenta que PROINVERSION ha convocado el proceso de concesión del segundo grupo de aeropuertos de provincia, se considera necesario que el MTC (que forma parte del Consejo Directivo de PROINVERSION), garantice que la aprobación de la quinta adenda al contrato de concesión del primer grupo de aeropuertos de provincia, concesionados a AdP, no deberá afectar en ningún caso el flujo de ingresos necesarios para la viabilidad de la concesión del segundo grupo de aeropuertos de provincia. Ello en vista que ambos proyectos están relacionados al fideicomiso constituido para depositar la retribución proveniente de la concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", el mismo que está destinado a financiar la red de aeropuertos nacionales, según este último contrato de concesión.

- La Dirección General de Programación Multianual indica, con respecto a la inclusión del siguiente párrafo en la cláusula 8.24.1, que dicho párrafo debiera también incorporarse en la Cláusula 8.24.2.

  "Las Partes acuerdan que la aprobación de las obras adicionales se sujetan a lo dispuesto en el numeral 8.2.1.5 del CONTRATO y a las normas de la Ley N°

27293, Ley del Sistema nacional de Inversión Pública, y su Reglamento, en lo que fuere aplicable".

Mediante el correo de la referencia h), la Dirección General de Concesiones de Transporte del MTC aceptó los cambios propuestos por la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público.

- La Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales, indica que luego de haberse realizado las modificaciones remitidas por el MTC con fecha 14 de octubre, dicha Dirección no presenta observaciones.

- La Dirección Nacional de Endeudamiento Público, sostiene que no presentan observaciones a la quinta addenda del Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos desde el ámbito de su competencia, toda vez que de ejecutarse obras adicionales éstas se sujetarán a las normas del SNIP y el pago de las mismas se realizará con cargo a los recursos del Fideicomiso constituido con el pago de la retribución de LAP, lo que no implica ninguna operación de endeudamiento o otra bajo nuestra competencia.

  Asimismo, se adjunta la Nota Informativa Nº 131-2009-EF/75.22 que fuera remitida con fecha 2.10.2009 y expresa la opinión de la Dirección Nacional de Endeudamiento Público con respecto a la primera versión de la Addenda Nº 5. En la misma se concluye que

  "Por tanto, la atención del pago, en el caso de ejecutarse obras adicionales, es de responsabilidad del Concedente, lo cual no implica ninguna operación de endeudamiento o alguna otra operación bajo el ámbito de competencia de esta Dirección Nacional; no obstante ello, dado que tales obras adicionales podrían implicar un esfuerzo fiscal adicional no previsto, consideramos que debe establecerse un límite máximo a tales obras adicionales a fin de no presionar más a la Caja Fiscal."

- La Dirección General de Política de Ingresos Públicos indica que no tiene comentarios en aspectos de su competencia.

IV. CONCLUSIONES

- Por lo expuesto, no se considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas opine sobre las "Obras adicionales" superiores al 15% del Expediente Técnico aprobado, pues el Contrato y la Addenda ya contemplan la opinión de este Ministerio en los aspectos que son de su competencia. La opinión del Ministerio de Economía y Finanzas en la Addenda Nº 5 debiera restringirse al ámbito del Sistema Nacional de Inversión Pública, lo cual ya se encuentra contemplado.
- Asimismo las áreas técnicas de este Ministerio han expresado su conformidad con el texto actual de la Addenda Nº 5. Por lo cual se emite opinión favorable sobre la

Addenda N° 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, siempre que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en forma expresa garantice que no se afecta el flujo de ingresos en el fideicomiso necesarios para la viabilidad de la concesión de otros aeropuertos incluido el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, el mismo que ya se encuentra en Proceso de Promoción.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente,

JAVIER ROCA FABIÁN
Director General
Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

INFORME Nº 450 /2009-MTC/25.RCL

PARA	:	Sr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi Director General Dirección General de Concesiones en Transportes
DE	:	Rita Cornejo Lanao Asesora Legal Dirección General de Concesiones en Transportes
ASUNTO	:	Incorporación y aprobación de obras adicionales. Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.
REFERENCIA	:	a) Oficio Circular Nº 065-09-SCD-OSITRAN b) Informe Nº 236-2009-MTC/25.SDM.RCL c) Informe Nº 320-2009-MTC/25
FECHA	:	Lima, 21 JUL. 2009

I.- ANTECEDENTES

1. Con fecha 11.12.2006, el Estado Peruano, debidamente representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la empresa Aeropuertos del Perú S.A. suscribieron el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, el mismo que tiene por objeto otorgar el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación de doce (12) aeropuertos regionales por un plazo de veinticinco (25) años.

2. Mediante Oficios Nº 601-2009-MTC/25, de fecha 04.05.2009 y Nº 807-2009-MTC/25, de fecha 16.06.2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes remitió al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) la propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, adjuntando para ello el Informe sustentatorio Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM y ampliatorio Nº 320-2009-MTC/25.

3. Mediante Oficio Circular Nº 065-09-SCD-OSITRAN, de fecha 23.06.2009, la Secretaría del Consejo Directivo de OSITRAN remitió el Acuerdo de Consejo Directivo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN, de fecha 22.06.2009, mediante la cual se aprobó la opinión técnica respecto a la solicitud de modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, formulada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

II. OBJETO

El presente informe tiene por objeto sustentar las acciones que correspondan adoptar respecto al pronunciamiento técnico previo y no vinculante emitido por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público - OSITRAN

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

207

respecto a la inclusión y aprobación de las "Obras Adicionales" al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

III. ANÁLISIS

3.1 Propuesta formulada por el Concedente mediante Oficio Nº 601-2009-MTC/25.

1) Sobre el particular, mediante Oficio Nº 601-2009-MTC/25, de fecha 04.05.2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes, en su calidad de administrador del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú[1], solicitó al Organismo Regulador su opinión técnica no vinculante a la propuesta de modificación al referido Contrato, de conformidad con la normativa vigente[2] y las disposiciones contractuales que resultasen aplicables[3].

   Dicha propuesta tuvo como puntos a considerar los siguientes:
   - Inclusión de la definición de adicionales de obras (Cláusula 1.77).
   - Modificación del "Procedimiento de aprobación de los Planes Maestros de Desarrollo.
   - Inclusión del "Procedimiento para el reconocimiento de las inversiones adicionales.

---

[1] *De las Funciones de la Dirección General de Concesiones en Transportes*
Artículo 79.- La Dirección General de Concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:
(...)
f) Administrar la relación contractual durante su vigencia hasta su terminación.

[2]
DS. 059-96-PCM
Artículo 32.- El Estado podrá:
d) modificar la concesión cuando ello resulte conveniente de acuerdo al artículo siguiente.
Artículo 33.- Cuando resultare conveniente modificar la concesión, las partes procurarán respetar, en lo posible, lo siguiente:
a) la naturaleza de la concesión; b) las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y, c) el equilibrio financiero para ambas partes:

DS. 060-96-PCM
Artículo 30.- Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:
f) modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes;

Ley Nº 26917
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 el informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

[3] *Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú*
17.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el 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. La Parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN. 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.
17.2 La solicitud que en ese sentido realice el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
17.3 De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, o a solicitud expresa de los Acreedores Permitidos respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibro económico – financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
17.5 Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

206

- Precisión del mecanismo de pago de Estudios Técnicos Preliminares (Cláusula 2.6.4).
- Inclusión de Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto (Cláusula 1.4 del Anexo 8.

2) A efectos de lo resuelto por ese informe, sólo nos centraremos en la propuesta de "Adicionales de Obra" y su forma de reconocimiento para su posterior pago al Concesionario.

3) Mediante Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM, esta Dirección señaló que es factible que en todo proyecto de inversión sea necesaria la construcción de obras para poder cumplir con el objetivo de la "obra principal"; la misma que guarda coherencia con la necesidad de la infraestructura inicialmente planteada y que no se encuentra contemplada en el expediente técnico aprobado.

4) En este sentido, se incluyó una definición de "Adicionales de Obras" en el Contrato de Concesión que pueda aplicarse a todas las obras e inversiones a realizar por el Concesionario, las cuales serían las siguientes: (i) Obras obligatorias; (ii) Obras del Plan Maestro de Desarrollo; (iii) Obras de Rehabilitación y Mejoramiento; (iv) Inversiones en Mantenimiento; y (v) Equipamiento.

5) Por lo expuesto, se incluyó la siguiente definición en la propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión:

> *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*

6) Propuesta la incorporación de dicha definición, era necesario señalar los mecanismos bajo los cuales el Estado Peruano reconocería al Concesionario las inversiones adicionales, para lo cual, se incluyó un procedimiento que atendiera a dicha finalidad.

7) Para dichos efectos, esta Dirección tomó como referencia lo dispuesto por el Decreto Legislativo Nº 1017 – Ley de Contrataciones del Estado, el cual en su artículo 41º señala lo siguiente:

> *"Artículo 41.- Prestaciones adicionales, reducciones y ampliaciones*
>
> *(...)Tratándose de obras, las prestaciones adicionales podrán ser hasta por el quince por ciento (15%) del monto total del contrato original, restándole los presupuestos deductivos vinculados, entendidos como aquellos derivados de las sustituciones de obra directamente relacionadas con las prestaciones adicionales de obra, siempre que ambas respondan a la finalidad del contrato original. Para tal efecto, los pagos correspondientes serán aprobados por el Titular de la Entidad.*
>
> *En el supuesto de que resultara indispensable la realización de prestaciones adicionales de obra por deficiencias del Expediente Técnico o situaciones imprevisibles posteriores a la suscripción del contrato, mayores a las establecidas en el segundo párrafo del presente artículo y hasta un máximo de cincuenta por ciento (50%) del monto*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

205

originalmente contratado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al proyectista, el Titular de la Entidad podrá decidir autorizarlas. Para ello se requerirá contar con la autorización del Titular de la Entidad, debiendo para la ejecución y el pago contar con la autorización previa de la Contraloría General de la República y con la comprobación de que se cuentan con los recursos necesarios. En el caso de adicionales con carácter de emergencia dicha autorización se emitirá previa al pago. La Contraloría General de la República contará con un plazo máximo de quince (15) días hábiles, bajo responsabilidad, para emitir su pronunciamiento. Dicha situación debe ponerse en conocimiento de la Comisión de Presupuesto y Cuenta General de la República del Congreso de la República y del Ministerio de Economía y Finanzas, bajo responsabilidad del Titular de la Entidad".

Así, para el caso de las obras públicas se prevé que, siempre y cuando las prestaciones adicionales respondan a la finalidad del contrato principal, se puede contratar hasta por el 15% (quince por ciento) del monto contratado; caso contrario, es decir, si se excediera de dicho monto, será necesaria la autorización de Contraloría.

Lo expuesto en el artículo 41° del Decreto Legislativo mencionado responde a una lógica de eficiencia, lograr la culminación de la obra en el más corto plazo posible y no interrumpir la dinámica de la misma, siempre y cuando el costo de estos *"adicionales"* sea inferior al 15% del monto total contratado. Sin embargo, si fuera necesario realizar un gasto de mayor envergadura (la Ley ha señalado que el monto sea mayor a 15% del contrato original) para poder terminar una obra, resulta razonable que este expediente técnico sea evaluado por el Titular de la Entidad, y que antes de la ejecución y pago de la misma se cuente con la autorización de Contraloría.

Ahora, esta Dirección reconoció las diferencias existentes entre un contrato de obra pública y una concesión, sin embargo, resulta pertinente mencionar que al ser la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de tipo cofinanciada, y por tal la principal fuente de financiamiento del concesionario es el presupuesto que transfiere el Estado mediante los Pagos Anuales por Obra y los Pagos Anuales por Mantenimiento y Operación; la lógica presente en las inversiones realizadas por el Concesionario no se aleja mucho del esquema de financiamiento adoptado en una obra pública. En este sentido, resulta pertinente adoptar el esquema general de reconocimiento de las obras adicionales por la Ley de Contrataciones del Estado (DL. 1017) y adecuarlo a las características del Contrato de Concesión. En tal sentido se propuso el siguiente esquema:

i. OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado, suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27[4] del Contrato de Concesión; y

ii. Cuando las Obras Adicionales sean mayores al 15% del expediente técnico aprobado, deben ser aprobadas por el Concedente (DGAC) con opinión previa de OSITRAN. El procedimiento que se establece para ello es otorgar al organismo regulador un plazo de diez (10) días calendario para emitir su

[4] *Anexo 27 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú. Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y servicios y Consultorías.*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

204

pronunciamiento, y un plazo similar a la DGAC para aprobarlo, de corresponder.

8) Siendo así, el Proyecto de Addenda contendría la siguiente redacción:

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del expediente técnico aprobado

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado contrato original suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

8.24.2 Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% del expediente técnico aprobado

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, éstas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

Una vez aprobado el expediente, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO.

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos".

9) Dicho esto, corresponderá citar la posición del Organismo Regulador para que, luego de expuesto ello, esta Dirección emita su pronunciamiento sobre el particular.

3.2 Opinión técnica no vinculante de OSITRAN establecida en el Acuerdo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN.

10) Al respecto, en el Acuerdo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN, de fecha 22.06.2009, se aprueba la Opinión Técnica contenida en el Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN (en adelante, el Informe), el cual será referente de la opinión del Organismo Regulador.

11) Sobre el particular, el Organismo Regulador refirió que el Contrato de Concesión no prevé el reconocimiento de Adicionales de Obra durante la ejecución de las inversiones obligatorias, sea para el período inicial o remanente. Así, manifiesta que puedan surgir nuevos requerimientos que no han sido considerados en el expediente técnico pero que su realización resulta indispensable para dar cumplimiento a la meta prevista en la obra principal.

Por ello, concluye el Organismo Regulador la conveniencia de incorporar la definición de "Adicionales de Obra".

12) Por otro lado, respecto al procedimiento de reconocimiento de Adicionales de Obra, se refiere la necesidad de incorporarlo; sin embargo, el Organismo Regulador formuló ciertas precisiones sobre la propuesta alcanzada.

13) Un aspecto señalado es la conveniencia de considerar como referente para el porcentaje de las obras adicionales (+/- 15%) al monto contratado, toda vez que éste último valor resulta ser el costo efectivo de la obra y el cual no podría concordar con el valor referencial inicialmente previsto.

Asimismo, respecto al procedimiento para obras adicionales menores o iguales al 15%, OSITRAN considera que el Concesionario deberá presentar la información sustentatoria correspondiente, a efectos de verificar los porcentajes respecto a la obra contratada, incluyendo en ello la opinión del proyectista del expediente principal; asimismo, señala que dicha documentación deberá ser remitida por el Regulador a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Con relación a las obras adicionales superiores al 15%, el Organismo Regulador señaló lo siguiente:

> *"En la documentación que sustenta el Adicional de Obra, el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.*
>
> *Dado que sobre este punto se adopta un tratamiento similar al previsto en el Artículo 41° del Decreto Legislativo N° 1017 "Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Contrataciones del Estado", debe precisarse que el referido dispositivo normativo considera un tope máximo de 50% hasta el cual se pueden tramitar las obras adicionales que superen el 15% del monto inicialmente contratado.*
>
> *De acuerdo a lo anterior, resultaría conveniente que las partes consideren un monto máximo hasta el cual se puedan tramitar las obras adicionales que sean superiores al 15%, pudiendo las partes, de estimarlo pertinente, adoptar el tope máximo fijado en la vigente Ley de Contrataciones del Estado.*
>
> *Por otro parte, **consideramos que también resultaría conveniente que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%: sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimiento establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP en lo que resulte aplicable**."*
> *(El resaltado y subrayado es nuestro).*

Sin embargo, en la propuesta de redacción del texto de la Addenda el Organismo Regulador omite incorporar la posibilidad de opinión previa por parte del Ministerio de Economía y Finanzas, señalando sólo lo siguiente:

> *"43. Por lo tanto, de acuerdo a lo expuesto en este sección, se propone que el numeral 8.24 quede redactado de la siguiente manera:*
>
> > *"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales*
> > *8.24.1 Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del expediente técnico aprobado*
> >
> > *OSITRAN reconoceré el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado contrato original suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del Contrato de Concesión.*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

202

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de las adicionales de obra aprobados a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.

La documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

8.24.2 Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% del expediente técnico aprobado

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, éstas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

En el expediente del adicional, el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el expediente, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO.

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos".

14) Dicho esto, resulta relevante lo señalado por OSITRAN en el análisis legal respecto a las obras adicionales que superen el 15%, pues se sugiere la incorporación de otro organismo del Estado en la aprobación correspondiente, además de los órganos técnicos propiamente dichos del Concedente como son la Dirección General de Aeronáutica Civil, en lo referido a infraestructura aeroportuaria,[5] y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto[6], en materia de inversión pública.

15) No obstante ello, la propuesta de redacción de la Quinta Addenda (numeral 8.24) sobre el procedimiento de reconocimiento de adicionales de obras, formulada por el Organismo Regulador, no contiene la participación del Ministerio de Economía y Finanzas.

Cabe precisar que dicha redacción ha sido aceptada por el Concedente (entendiendo con ello la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Dirección General de Concesiones en Transportes) y el Concesionario.

[5] *De la Dirección General de Aeronáutica Civil*
Artículo 46.- La Dirección General de Aeronáutica Civil es un órgano de línea de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú y se encarga de fomentar, normar y administrar el desarrollo de las actividades del transporte aéreo y la navegación aérea civil dentro del territorio peruano.

[6] *De la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto*
Artículo 30.- La Oficina General de Planeamiento y Presupuesto es el órgano de asesoramiento encargado de conducir los procesos de planificación, programación de inversiones, presupuesto, cooperación técnica no reembolsable y racionalización; coordina la cooperación financiera externa, conforme a las normas legales vigentes y conduce el sistema de estadística en el Sector.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

202

16) Siendo así, resulta necesario que esta Dirección emita su opinión respecto a la incorporación del Ministerio de Economía y Finanzas en el procedimiento de reconocimiento de Adicionales de Obra.

3.3 Opinión del Concedente respecto a la participación del Ministerio de Economía y Finanzas en la aprobación de los "Adicionales de Obra" que excedan el 15% del monto contratado.

17) Sobre el particular, corresponde señalar que la finalidad última de modificar los Contratos de Concesión atiende a garantizar su normal ejecución durante el período de plazo pactado, para lo cual, se requerirá establecer disposiciones contractuales para nuevos supuestos de hecho o adecuar los existentes para lograr una actividad más eficiente.

En este sentido, la lógica de la entrega al sector privado determinada infraestructura, bajo la modalidad de concesión, es buscar que la gestión, operación y ampliación de ésta sea llevada a cabo por un privado, y por tal, se mantenga un criterio de eficiencia que permita maximizar los beneficios e implicar una reducción de los costos.

18) Ello no permite sostener que el Estado renuncia a cualquier participación dentro del esquema de la concesión, sino que asume su posición de parte contractual y será el garante final del interés público, conforme al artículo 58°[7] de la Constitución Política.

19) En esta línea, debe comprenderse que el Estado busque conciliar la necesidad de garantizar el adecuado respeto al interés público con la lógica de eficiencia que implica una concesión.

En el caso de las concesiones cofinanciadas, por implicar un necesario compromiso de recursos económicos de forma parcial o total, la actividad del Concedente resulta mas protagónica pues existirá disposición de fondos del presupuesto estatal que son transferidos para las contrataciones o adquisiciones que correspondan. No obstante ello, la contraposición de dos ideas como "interés público" y la "eficiencia económica" debe encontrar un equilibrio que permita la viabilidad de la concesión.

20) Este marco general es el sustento del Concedente para no compartir la postura del Organismo Regulador, pues si el objetivo de la quinta Addenda era viabilizar la ejecución de las obras principales, no guarda razón con ello el introducir opiniones previas de otros organismos que se encuentran fuera del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; más aun si se está reconociendo la obligatoriedad de seguir un procedimiento que implica a las entidades directamente involucradas y que requerirá la aprobación necesaria de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En este sentido, esta Dirección considera que dentro del esquema de los Contratos de Concesión, el organismo representante del Estado Peruano, en este caso el

[7] ***Artículo 58°.*** *La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.*

200

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debería ser la entidad encargada de emitir (conforme a su Ley de Organización y Funciones) los pronunciamientos requeridos para la actuación del Concesionario.

De lo expuesto, se comprende la lógica de eficiencia que existe cuando se sostiene que los importes de las adicionales de obra inferiores al 15% del monto contratado deberían ser aprobados automáticamente; a diferencia de si fueran mayor a dicho porcentaje, pues en ese supuesto requerirá la intervención de OSITRAN y la aprobación expresa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

21) Asimismo, si bien existe la necesidad de salvaguardar el adecuado uso de los recursos públicos, a efectos de poder destinarlos en otros proyectos de relevancia para el Estado, esto debe guardar relación con principios de necesidad y racionalidad. En este sentido, la opinión previa de otros organismos, distintos de este Ministerio, deberá ser estrictamente necesaria y que exprese una opción que sea la menos costosa para salvaguardar el interés público.

22) Por otro lado, conviene resaltar dos criterios de relevancia dentro del esquema de una concesión: tiempo y oportunidad. En efecto, no resultaría pertinente agregar opiniones o pronunciamientos previos que demoren la ejecución de las obras adicionales que, por definición, se consideraban necesarias para la ejecución de las obras principales. Asimismo, no resultaría conveniente incluir la participación del Ministerio de Economía y Finanzas pues, a través del Concedente, se incluye a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y la Dirección General de Aeronáutica Civil, los cuales emitirán opinión a la propuesta de las adicionales de obra y seguirán la normativa vigente del Sistema Nacional de Inversión Pública.

23) Por consiguiente, esta Dirección no considera conveniente aceptar la propuesta de incorporación, para opinión previa, del Ministerio de Economía y Finanzas cuando las obras adicionales exceda el 15% del monto contratado.

24) Sin perjuicio de lo expuesto, y por un criterio de transparencia, sería conveniente solicitar la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas sobre este aspecto, toda vez que el Organismo Regulador ha propuesto su participación.

IV.- CONCLUSIONES

Considerando lo expuesto en el presente informe, se puede concluir lo siguiente:

1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Concedente y contando con la conformidad del Concesionario, solicitó la opinión técnica no vinculante del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público – OSITRAN respecto a la propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú. Dicho proyecto contenía, entre otros aspectos, la incorporación de la definición de "Adicionales de Obra" y su forma de reconocimiento.

2. El Organismo Regulador, mediante Acuerdo N° 1184-321-09-CD-OSITRAN, emitió opinión favorable respecto a la incorporación y del procedimiento de reconocimiento de las "Adicionales de Obra"; sin

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

149

embargo, recomendó la participación, a manera de opinión previa, del Ministerio de Economía y Finanzas cuando el porcentaje de la obra adicional fuera mayor al 15% del monto contratado.

3. Esta Dirección considera que la propuesta referida en el apartado anterior no resulta conveniente.

VI. RECOMENDACIONES

Considerando lo expuesto líneas arriba, es pertinente solicitar la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas respecto a su participación cuando los "Adicionales de Obras" supere el 15% del monto contratado de la obra principal.

Atentamente,

Rita Cornejo Lanao
Asesora Legal
Dirección General de Concesiones en Transportes

El presente informe cuenta con la conformidad del suscrito

Dr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

148

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
21 JUL. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: 12:30 REG. N°:

MEMORANDUM N° 2945 -2009-MTC/02.AL

A : DGCeT

REF : Memorandum 1305-2009-MTC/25

FECHA : Lima, 20 julio 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, para:

Tramitación		Opinión / Recomendación		Evaluar disponibilidad		Seguimiento	
Atención		Ayuda Memoria		Preparar respuesta		Coordinar respuesta	
Su consideración		Informe	✓	Proyectar resolución		Archivar	
Conocimiento y fines		Agregar a antecedentes		Revisión		Según solicitado	

Por encargo del VMT, agradeceré enviar el Informe respectivo que sustente la remisión de actuados al MEF, conforme a lo recomendado por OSITRAN en el Informe N° 019-09-GRE-GS-GOL-OSITRAN y a lo coordinado con la DG a su cargo

Atentamente,

Abel Alvarado Huertas
ASESOR VICE-MINISTERIO DE TRANSPORTES

147

Ministerio de
Transportes y Comunicaciones

Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

092516

HOJA DE RUTA

Remitente AEROPUERTOS DEL PERU S.A.
Asunto INFORMA ACERCA DEL QUINTO ADDENDUM AL CONTRATO DE CONCESION.
Fecha 17/07/2009 **Hora** 16:28:00 **Folios** 1

Area	Fecha	Hora	Folio	Acción	V. B.	Area de Recepción		
						Fecha	Hora	V. B.
C. Ad.	—	—	—	Or		17/07/09		

Observaciones:

Acciones:

1.- Tramitación
2.- Atención
3.- Conocimiento y fines
4.- Coordinar
5.- Opinión y/o recomendación
6.- Ayuda memoria
7.- Informe
8.- Agregar a sus antecedentes
9.- Evaluar según disponibilidad
10.- Preparar respuesta
11.- Respuesta directa
12.- Proyectar Resolución
13.- Revisión
14.- Visación
15.- Notificación
16.- Archivar
17.- Otros

Imprenta MTC

AEROPUERTOS DEL PERÚ

Choquehuanca 710, San Isidro, Lima - Perú
T (511) 513 3800
F (511) 513 3820
www.adp.com.pe

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICINA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y GESTIÓN DOCUMENTAL
17 JUL 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
REG. Nº: _____ HORA: _____

Carta Nº 0707/2009/GG/AdP

Lima, 17 de julio de 2009

092516

Señor
Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
17 JUL. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: _____ REG. Nº: _____

Referencia: Quinto Addendum al Contrato de Concesión
Oficio N° 941-2009-MTC/25

De nuestra consideración;

Nos referimos a la solicitud efectuada mediante su Oficio N° 941-2009-MTC/25 de fecha 16 de julio de 2009 respecto de nuestra conformidad al Proyecto de Quinto Addendum al Contrato de Concesión celebrado con el Estado Peruano, que incluye las modificaciones efectuadas por el OSITRAN al proyecto originalmente remitido.

Al respecto manifestamos nuestra conformidad con el documento adjunto, precisando que la versión final del proyecto ha sido coordinada con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente y que cumple con los requisitos contenidos en la Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión.

Atentamente,

Leonie Roca
Gerente General

146

0586872009
080360

PERÚ | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Viceministerio de Transportes

CARGO

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la crisis Externa"

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
Area de Mesa de Partes y Archivo
OFICIALES
RECIBIDO
11 AGO. 2009
Nº de Registro: 075577
Hora: 1552 Firma:

Lima, 11 AGO. 2009

OFICIO Nº 227-2009-MTC/02

Señora
MARÍA SOLEDAD GUIULFO SUÁREZ DURAND
Viceministra de Economía
Presente.-

Asunto : Propuesta Addenda 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos-Obras Adicionales.

Referencia : a) Oficio Circular Nº 065-09–SCD-OSITRAN; 23 junio 2009.
b) Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN; 22 junio 2009.

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación a los documentos de la referencia (a) y (b), mediante los cuales, OSITRAN considera que resultaría conveniente que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%: sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimiento establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP en lo que resulte aplicable.

En tal contexto, y atendiendo que la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es cofinanciada con presupuesto asignado por el MEF; solicitamos que su Despacho, se sirva disponer que la dependencia competente de dicho portafolio, emita opinión sobre el particular, para lo cual, adjuntamos los documentos de la referencia.

Sin otro particular, quedo de usted

Atentamente,

JOSÉ NICANOR GONZALES QUIJANO
Viceministro de Transportes

145

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

MTC 1737
Despacho Vice Ministerial de Transportes
14 SET. 2009
MESA DE PARTES
EXP.: 069246 2009

MEMORANDUM Nº 1694 -2009-MTC/25

A	:	**Sr. JOSE NICANOR GONZALES QUIJANO** **Viceministro de Transportes**
DE	:	**Dr. HJALMAR MARANGUNICH RACHUMI** **Director General de Concesiones en Transportes**
ASUNTO	:	**Adicionales de obra** **Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú**
REFERENCIA	:	**Informe Nº 525-2009-MTC/25.RCL**
FECHA	:	**Lima,** 14 SET. 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de remitirle el Informe Nº 525-2009-MTC/25.RCL que mi Despacho hace suyo y que tiene por objeto expresar la posición del Concedente respecto a lo señalado por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público – OSITRAN, respecto de la incorporación del Ministerio de Economía y Finanzas para la aprobación de las obras adicionales que superen el 15% de los montos contratados.

Al respecto, le informamos que de acuerdo a lo coordinado con el Ministerio de Economía y Finazas, resulta necesario remitirles el proyecto de Addenda al Contrato de Concesión y el Informe que sustente la posición del MTC.

Finalmente, adjunto al presente, proyecto de Oficio a ser remitido al Ministerio de Economía y Finanzas, de considerarlo conveniente.

Atentamente,

HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

194

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Documento Recibido 17:41
09 SET. 2009
MESA DE PARTES
EXP. 0680702009

MEMORANDUM N° 1676 -2009-MTC/25

A	:	**Sr. JOSE NICANOR GONZALES QUIJANO** **Viceministro de Transportes**
DE	:	**Dr. HJALMAR MARANGUNICH RACHUMI** **Director General de Concesiones en Transportes**
ASUNTO	:	**Adicionales de obra** **Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú**
REFERENCIA	:	**Informe N° 525-2009-MTC/25.RCL.SDM**
FECHA	:	**Lima,** 09 SET. 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de remitirle el Informe N° 525-2009-MTC/25.RCL.SDM que mi Despacho hace suyo y que tiene por objeto expresar la posición del Concedente respecto a lo señalado por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público – OSITRAN, respecto de la incorporación del Ministerio de Economía y Finanzas para la aprobación de las obras adicionales que superen el 15% de los montos contratados.

Al respecto, le informamos que de acuerdo a lo coordinado con el Ministerio de Economía y Finazas, resulta necesario remitirles el proyecto de Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú y el Informe que sustente la posición del MTC.

Finalmente, adjunto al presente, proyecto de Oficio a ser remitido al Ministerio de Economía y Finanzas, de considerarlo conveniente.

Atentamente,

HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

143

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

INFORME Nº 525 -2009-MTC/25.RCL.SDM

PARA	:	Sr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi Director General Dirección General de Concesiones en Transportes
DE	:	Rita Cornejo Lanao Asesora Legal Dirección General de Concesiones en Transportes Silvia Dávalos Mejía Asesora Financiera Dirección General de Concesiones en Transportes
ASUNTO	:	Incorporación y aprobación de obras adicionales. Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.
REFERENCIA	:	Oficio Nº 227-2009-MTC/02
FECHA	:	Lima, 08 SET. 2009

I.- ANTECEDENTES

1. Con fecha 11.12.2006, el Estado Peruano, debidamente representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la empresa Aeropuertos del Perú S.A. suscribieron el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, el mismo que tiene por objeto otorgar el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación de doce (12) aeropuertos regionales por un plazo de veinticinco (25) años.

2. Mediante Oficios Nº 601-2009-MTC/25, de fecha 04.05.2009 y Nº 807-2009-MTC/25, de fecha 16.06.2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes remitió al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) la propuesta de Quinta Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, adjuntando para ello el Informe sustentatorio Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM y ampliatorio Nº 320-2009-MTC/25.

3. Mediante Oficio Circular Nº 065-09-SCD-OSITRAN, de fecha 23.06.2009, la Secretaría del Consejo Directivo de OSITRAN remitió el Acuerdo de Consejo Directivo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN, de fecha 22.06.2009, mediante la cual se aprobó la opinión técnica respecto a la solicitud de modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, formulada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4. Con Oficio Nº 227-2009-MTC/02, de fecha 11.08.2009, el Viceministro de Transportes solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas su opinión respecto a la

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

142

inclusión de su participación cuando el monto de los adicionales de las obras excedieran el 15% de los montos contratados.

II. OBJETO

El presente informe tiene por objeto expresar la posición del Concedente con relación a lo señalado por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público – OSITRAN, respecto de la incorporación del Ministerio de Economía y Finanzas para la aprobación de las obras adicionales que superen el 15% de los montos contratados que se está proponiendo en la Quinta Addenda a suscribir con el Concesionario, en el Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

III. ANÁLISIS

3.1 Propuesta formulada por el Concedente mediante Oficio Nº 601-2009-MTC/25.

1) Sobre el particular, mediante Oficio Nº 601-2009-MTC/25, de fecha 04.05.2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes, en su calidad de administrador del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú[1], solicitó al Organismo Regulador su opinión técnica no vinculante a la propuesta de modificación al referido Contrato, de conformidad con la normativa vigente[2] y las disposiciones contractuales que resultasen aplicables[3].

---

[1] *De las Funciones de la Dirección General de Concesiones en Transportes*
Artículo 79.- La Dirección General de Concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:
(...)
f) Administrar la relación contractual durante su vigencia hasta su terminación.

[2]

DS. 059-96-PCM
Artículo 32.- El Estado podrá:
d) modificar la concesión cuando ello resulte conveniente de acuerdo al artículo siguiente.
Artículo 33.- Cuando resultare conveniente modificar la concesión, las partes procurarán respetar, en lo posible, lo siguiente:
a) la naturaleza de la concesión; b) las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y, c) el equilibrio financiero para ambas partes:

DS. 060-96-PCM
Artículo 30.- Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:
f) modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes;

Ley Nº 26917
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 el informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

[3] *Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú*
17.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el 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. La Parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN. 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.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

291

Dicha propuesta tuvo como puntos a considerar los siguientes:

- Inclusión de la definición de adicionales de obras (Cláusula 1.77).
- Modificación del "Procedimiento de aprobación de los Planes Maestros de Desarrollo.
- Inclusión del "Procedimiento para el reconocimiento de las inversiones adicionales.
- Precisión del mecanismo de pago de Estudios Técnicos Preliminares (Cláusula 2.6.4).
- Inclusión de Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto (Cláusula 1.4 del Anexo 8.

2) A efectos de lo resuelto por ese informe, sólo nos centraremos en la propuesta de "Adicionales de Obra" y su forma de reconocimiento para su posterior pago al Concesionario.

3) Mediante Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM, esta Dirección señaló que es factible que en todo proyecto de inversión sea necesaria la construcción de obras para poder cumplir con el objetivo de la "obra principal"; la misma que guarda coherencia con la necesidad de la infraestructura inicialmente planteada y que no se encuentra contemplada en el expediente técnico aprobado.

4) En tal sentido se incluyó en el proyecto de 5º Addenda al Contrato de Concesión: (i) una definición de "Obras Adicionales" así como (ii) los mecanismos bajo los cuales el Estado Peruano reconocería al Concesionario las citadas Obras, para lo cual, se incluyó un procedimiento que atendiera a dicha finalidad.

5) A continuación, pasamos a exponer la propuesta de este Ministerio, la opinión del Organismo Regulador y del Concedente (atendiendo lo expuesto por el OSITRAN)

3.2 Inclusión de la denominación de "Obras Adicionales"

a. Opinión del Concedente

Mediante el Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM se propuso incluir en el numeral 1.77 el concepto de Obras Adicionales con el siguiente texto:

> *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*

17.2 La solicitud que en ese sentido realice el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
17.3 De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, o a solicitud expresa de los Acreedores Permitidos respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibro económico – financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
17.5 Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

190

Al respecto, debemos señalar que mediante Carta Nº 0157/2009/GG/AdP, el Concesionario señaló que en toda inversión es factible de generar "obras adicionales", las cuales no fueron previstas inicialmente y que merecen ser reguladas, atendiendo a un criterio de transparencia y considerando que el pago que se realiza de éstas son recursos públicos. Por ello, Aeropuertos del Perú S.A indicó que es necesario contar con una definición en el Contrato de Concesión que precise la oportunidad y forma de cuándo esto es posible.

Asimismo, el Concesionario señaló que los conceptos de intervenciones adicionales que surgen como consecuencia de la ejecución de un plan de obras están permitidos en la Ley de Contrataciones vigente.

Por otro lado, la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.08, indicó lo siguiente:

> *" (...)los expedientes técnicos de obras son elaborados en gabinete en base a consideraciones y supuestos técnicos teóricos (calidad de suelos, distancias de canteras, rendimiento de equipos mecánicos, presencia de lluvias, suministro de materiales, metrados de actividades etc)) que durante el desarrollo de los trabajos son muy susceptibles de variar, originando trabajos adicionales o deductivos y ampliaciones de plazo, siendo responsabilidad de la supervisión de obra la verificación o validación de las causales que los originan."*

En ese sentido, la Dirección General de Aeronáutica Civil concluyó que es procedente reconocer adicionales y/o deductivos.

Asimismo, debemos indicar que la Ley de Adquisiciones y Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Legislativo 1017 regula el concepto de las *"obras adicionales"*.

En efecto, es factible que en todo proyecto sea necesaria la construcción de nuevas obras que permitan cumplir con el objetivo de la obra principal, aprobada por el Estado Peruano mediante los expedientes técnicos.

Por otro lado, cabe señalar que la definición propuesta para "Obras Adicionales" en el Contrato de Concesión puede aplicarse a todas las obras e inversiones que debe realizar el Concesionario, según lo dispuesto en el Contrato de Concesión que son: (i) Obras obligatorias; Obras del Plan Maestro de Desarrollo; (iii) Obras de Rehabilitación y Mejoramiento; (iv) Inversiones en Mantenimiento; y (v) Equipamiento.

En tal sentido, esta Dirección, en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil y el Concesionario, consideraron viable y conveniente que el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú regule el concepto de las *"obras adicionales"* y poder, de esta manera, dar solución al problema de los trabajos que tienen que realizarse para poder terminar la obra principal, pero que no se encuentran contemplados en el expediente técnico aprobado.

Por lo expuesto, mediante Oficio Nº 601-2009-MTC/25, se propuso incorporar al Contrato de Concesión la definición de "obras adicionales".

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

189

b. Opinión del Organismo Regulador

Mediante Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, que contiene la opinión técnica no vinculante del Regulador, se indicó respecto a ello lo siguiente:

> *"32. **El actual Contrato de Concesión no prevé el reconocimiento de Adicionales de Obra durante la ejecución de las Inversiones Obligatorias, tanto del periodo inicial, como del periodo remanente**.*
>
> *En el desarrollo de cualquier tipo de inversión, indistintamente del sector que lo ejecute (Público o Privado), **es probable que surja la necesidad de realizar Obras Adicionales, de no haber sido consideradas en el Expediente Técnico, ni el contrato cuya realización resulta indispensable y/o necesaria para dar cumplimiento a la meta prevista de la Obra Principal**.*
>
> *34. **En ese sentido, consideramos que es conveniente incorporar en la Cláusula Primera de Definiciones, el concepto de "Obras Adicionales"**. Asimismo, es necesario que en vista de la inclusión de la definición de "Obras Adicionales, también se añada el concepto de "Deductivos de Obra", **debiendo considerar para el efecto que éstos se refieren a aquellos componentes o partes de la obra que estando incluidos en el expediente técnico aprobado, ya no resulta necesarios ejecutarlos por razones debidamente justificadas.** En consecuencia, se propone que el numeral 1.77 quede redactado de la siguiente manera:*
>
> > ***"Obras"**, son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*
> > - *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
> > - *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
> > - *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
> > - *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*
> > - *"Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o partes de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*
> >
> > *Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos.*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

188

35. ***En conclusión, se propone emitir opinión favorable, pero recomendamos la inclusión del término "Deductivo de Obra", por las consideraciones expuestas en los párrafos anteriores.***"

c. Opinión del Concedente a propósito de lo expuesto por el Regulador

El Organismo Regulador ha propuesto la incorporación de los *"Deductivos de Obra"*, como aquellos componentes del proyecto que no resultan necesarios ejecutar por razones debidamente justificadas.

Al respecto, esta Dirección considera que en los proyectos de inversión pública, desde su etapa de diseño a la de su concretización, pueden existir circunstancias que alteren la finalidad o el hecho que fundamentó su ejecución, entendiendo con ello la necesaria modificación de la forma o características del mismo.

Ello sirve de fundamento tanto para incorporar nuevas inversiones como para retirarlas, pues, si deja de existir la necesidad que sustentó determinado requerimiento de inversión, no existe lógica alguna que argumente su ineludible ejecución.

Por consiguiente, consideramos conveniente aceptar la propuesta formulada por el Organismo Regulador, en tanto, atiende a la naturaleza de las inversiones que se realizan en el marco de esta Concesión.

d. Texto de la Addenda

Atendiendo a lo señalado en apartados anteriores, convenimos en señalar que la cláusula 1.77 del Contrato de Concesión queda redactada de la siguiente forma:

"Obras", son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:

• "Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y

• "Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.

• "Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.

• "Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las

187

cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos.

• "Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o partes de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezarán a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos."

3.3 Procedimiento para las obras adicionales cuando sean menores o iguales al 15% del monto contratado, y cuando sobrepasen dicho límite.

a. Opinión del Concedente

Mediante Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM se propuso adicionar al Contrato de Concesión el numeral 8.24 con el siguiente texto:

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 <u>Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del expediente técnico aprobado</u>

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado contrato original suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

8.24.2 <u>Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% del expediente técnico aprobado</u>

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, éstas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

Una vez aprobado el expediente, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO.

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos".

Sobre el particular debemos indicar que para determinar el procedimiento de las obras adicionales, se consideró como referencia lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1017 - Ley de Contrataciones del Estado.

En efecto, el artículo 41° de la citada norma establece lo siguiente:

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

186

"Artículo 41.- Prestaciones adicionales, reducciones y ampliaciones

(...)Tratándose de obras, las prestaciones adicionales podrán ser hasta por el quince por ciento (15%) del monto total del contrato original, restándole los presupuestos deductivos vinculados, entendidos como aquellos derivados de las sustituciones de obra directamente relacionadas con las prestaciones adicionales de obra, siempre que ambas respondan a la finalidad del contrato original. Para tal efecto, los pagos correspondientes serán aprobados por el Titular de la Entidad.

En el supuesto de que resultara indispensable la realización de prestaciones adicionales de obra por deficiencias del Expediente Técnico o situaciones imprevisibles posteriores a la suscripción del contrato, mayores a las establecidas en el segundo párrafo del presente artículo y hasta un máximo de cincuenta por ciento (50%) del monto originalmente contratado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al proyectista, el Titular de la Entidad podrá decidir autorizarlas. Para ello se requerirá contar con la autorización del Titular de la Entidad, debiendo para la ejecución y el pago contar con la autorización previa de la Contraloría General de la República y con la comprobación de que se cuentan con los recursos necesarios. En el caso de adicionales con carácter de emergencia dicha autorización se emitirá previa al pago. La Contraloría General de la República contará con un plazo máximo de quince (15) días hábiles, bajo responsabilidad, para emitir su pronunciamiento. Dicha situación debe ponerse en conocimiento de la Comisión de Presupuesto y Cuenta General de la República del Congreso de la República y del Ministerio de Economía y Finanzas, bajo responsabilidad del Titular de la Entidad".

En efecto, para el caso de las obras públicas se prevé que, siempre y cuando las prestaciones adicionales respondan a la finalidad del contrato original, se puede contratar hasta por el 15% (quince por ciento) del monto total del contrato original. Caso contrario, es decir, si la prestación adicional superara el 15%, será necesaria la autorización de Contraloría.

Lo expuesto en el artículo 41° del Decreto Legislativo mencionado responde a una lógica de eficiencia, expresada en lograr la culminación de la obra en el más corto plazo posible y no interrumpir la dinámica de la misma, siempre y cuando el costo de estos *"adicionales"* sean inferiores al 15% de los montos totales contratados. Sin embargo, si fuera necesario realizar un gasto de mayor envergadura (la Ley ha señalado que el monto sea mayor a 15% del contrato original) para poder terminar una obra, resulta razonable que este expediente técnico sea evaluado por el Titular de la Entidad, y que antes de la ejecución y pago de la misma se cuente con la autorización de Contraloría.

Ahora, esta Dirección reconoce las diferencias existentes entre un contrato de obra pública y una concesión, sin embargo, resulta pertinente mencionar que al ser la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia una de tipo cofinanciada, la lógica presente en las inversiones realizadas por el Concesionario no se distancia mucho del esquema de financiamiento adoptado en una obra pública.

En este sentido, resulta pertinente adoptar el esquema general de reconocimiento de las obras adicionales por la Ley de Contrataciones del Estado (DL. 1017) y adecuarlo a las características del Contrato de Concesión. En tal sentido se propuso el siguiente esquema:

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

185

- OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado, suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27[4] del Contrato de Concesión; y

- Cuando las Obras Adicionales sean mayores al 15% del expediente técnico aprobado, deben ser aprobadas por el Concedente (DGAC) con opinión previa de OSITRAN. El procedimiento que se establece para ello es otorgar al organismo regulador un plazo de diez (10) días calendario para emitir su pronunciamiento, y un plazo similar a la DGAC para aprobarlo, de corresponder.

b. Opinión del Organismo Regulador

Mediante Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, que contiene la opinión técnica no vinculante del Regulador, se indicó respecto a ello lo siguiente:

*"37. Consideramos que, **dado que deben reconocerse las "Obras Adicionales", debiera ser procedente la incorporación de un procedimiento para la tramitación de dichas obras. No obstante ello, es conveniente hacer las precisiones que se exponen en los siguientes párrafos**.*

38. El Concesionario en cumplimiento del Anexo 27 – Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividad de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultoría, realiza procesos de selección (Licitación Pública Internacional, Licitación Pública Nacional, Proceso de Solicitud de Propuestas y Adjudicación Directa) en los cuales, con excepción de la Adjudicación Directa, el Concedente participa como miembro del Comité de los Procesos.

*39. En el Proceso de Selección, **el Comité Especial adjudica la Buena Pro a la oferta del Postor que presente la menor propuesta económica (el precio más bajo). Sobre la base de la oferta seleccionada, y sobre la cual se ha adjudicado la buena pro, el Concesionario suscribe el Contrato para la ejecución de la obra convocada**.*

*40. En este sentido, **se debe tomar en consideración que el Expediente Técnico aprobado por el Concedente y con el cual se inició el proceso de selección, contiene un Valor Referencial, el cual podría no concordar con el monto ofertado por el Postor Seleccionado por el Comité Especial y con el cual el Concesionario suscribió el Contrato correspondiente**, y **no sobre el monto del Expediente Técnico aprobado** que finalmente **sólo tenía carácter referencial** para efectos de iniciar el respectivo proceso de selección.*

*41. Respecto al Procedimiento **para obras adicionales menores o iguales al 15%**, se debe hacer las siguientes precisiones:*

- *Que, si bien es cierto que los adicionales de obra que no excedan del 15% del Monto Contratado, son aprobados directamente por el Concesionario A cada uno de los Contratistas selecciones a través del proceso de selección, **resulta necesario precisar a nivel contractual que el Concesionario debe presentar a OSITRAN documentación sustentatoria de los adicionales de***

[4] *Anexo 27 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú. Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y servicios y Consultorías.*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

184

obra aprobados a efectos de verificar los porcentajes de adicionales respecto a la Obra Contratada.

- *La documentación presentada por el Concesionario **deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC,** a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.*
- *En la documentación que sustenta el Adicional de Obra, **el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.***

42. De otro lado, con relación a las Obras Adicionales superiores al 15%, se debe precisar que:

- *En la documentación que sustenta el Adicional de Obra, **el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.***
- *Dado que sobre este punto se adopta un tratamiento similar al previsto en el Artículo 41° del Decreto Legislativo N° 1017 "Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Contrataciones del Estado", **debe precisarse que el referido dispositivo normativo considera un tope máximo de 50% hasta el cual se pueden tramitar las obras adicionales que superen el 15% del monto inicialmente contratado**.*
- *De acuerdo a lo anterior, **resultaría conveniente que las partes consideren un monto máximo** hasta el cual se **puedan tramitar las obras adicionales que sean superiores al 15%, pudiendo las partes, de estimarlo pertinente, adoptar el tope máximo fijado en la vigente Ley de Contrataciones del Estado**.*
- *Por otra parte, **consideramos que también resultaría conveniente que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%; sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimientos establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública –SNIP** en lo que resulte aplicable.*

43. Por lo tanto, de acuerdo a lo expuesto en este sección, se propone que el numeral 8.24 quede redactado de la siguiente manera:

8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras adicionales sean Iguales o inferiores al 15% de los montos contratados

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% de los montos en virtud del Anexo 27 del CONTRATO.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados, a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.

La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

183

8.24.2 Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, estas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente del adicional a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

En el expediente técnico del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el expediente técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO por estas Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO"

En consecuencia, el Organismo Regulador emitió opinión favorable, sin embargo, recomienda determinadas precisiones a la propuesta formulada por el Concedente, las mismas que se detallan a continuación:

c. Opinión del Concedente a propósito de lo expuesto por el Regulador.

c.1 Respecto a las obras adicionales cuyo monto no supere el 15% del monto contratado.

Sobre el particular, tanto el Regulador como este Ministerio son conscientes de que pueden existir determinados eventos que impliquen la realización de nuevas inversiones, las mismas que no habían sido aprobadas previamente en el expediente técnico. Por ello, y atendiendo a la naturaleza cofinanciada de esta Concesión, era imprescindible regular la forma de su reconocimiento para su posterior pago.

Respecto al cambio de unidad de referencia para el cálculo del valor del 15% de la obra adicional, si bien la propuesta inicial contenía al valor referencial, es necesario señalar que en tanto este nuevo componente de inversión no fue proyectado inicialmente, debería ser aquel que refleje una proporción sobre el costo real de la obra, el mismo que se representa en el monto contratado y no el que puede figurar en el expediente técnico.

Con ello, cada obra adicional guardará directa relación con el costo que asumió el contratista y no con el proyectado como valor referencial, montos que pueden diferenciarse y que – en determinado supuesto – podrían implicar porcentajes mayores al 15% del pactado en el contrato de obra pero que respetan ese mismo porcentaje del monto referencial.

Finalmente, si bien el valor referencial se presenta como un aproximado del costo de la obra y toma en consideración proyecciones en función a los precios

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

182

de mercado o el posible importe monetario de la ejecución de la obra, el monto efectivamente contratado refleja la verdadera implicancia económica del proyecto de inversión, por lo cual, sirve como mejor parámetro más certero para autorizar una obra adicional.

Por lo expuesto, esta Dirección acepta la recomendación expuesta por OSITRAN respecto a que el porcentaje del 15% debe ser con relación a los montos contratados de las obras adicionales.

Asimismo, el Regulador señala la necesidad de presentarle documentación sustentatoria de los adicionales de obra, esta Dirección concuerda con ello en tanto dicho requisito favorecerá la acción de control y posterior reconocimiento del monto efectivamente invertido; así como, cuando se solicita la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación, lo cual ayudará a un mejor resolver tanto por OSITRAN como por el Concedente.

Por otro lado, coincidimos con el procedimiento que ha señalado por el Organismo Regulador en tanto el monto sea mayor o no del 15% de los montos contratados, el mismo que mantiene el esquema inicial propuesta por esta Dirección y señalado en el Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM.

c.2 Respecto a las obras adicionales cuyo monto supere el 15% del monto contratado.

Con relación al tope máximo de obras adicionales (50%) previsto en la Ley de Contrataciones del Estado, esta Dirección considera que dicho criterio resulta razonable, pues la finalidad de la incorporación de este tipo de obras es facilitar la viabilización de un proyecto en ejecución, el mismo que requiere para su operatividad determinada inversión no prevista y que guarda coherencia con el objeto de la obra principal. En este sentido, se presume que el proyecto de inversión se encuentra elaborado adecuadamente y que cuenta con todos los componentes de la misma, siendo el adicional un evento que surge posteriormente al diseño.

Por ello, de aceptar la posibilidad de reconocer inversiones a más de un 50% de la obra principal, se estaría autorizando la ejecución de nuevos proyectos que no guardan coherencia con la necesidad de establecer un procedimiento de aprobación abreviada, distinto al que hubiera seguido de optar por su formulación independiente.

Siendo así, se estima pertinente acoger la sugerencia presentada por el Organismo Regulador, y por tal, se considerará como tope de las obras adicionales que superen el 15% del monto contratado el 50% del total de la obra .

c.3 Participación del Ministerio de Economía y Finanzas cuando los adicionales de obra superen el 15% del monto contratado.

En otro aspecto de la opinión del Regulador sobre el reconocimiento de Obras Adicionales, se ha señalado la participación del Ministerio de Economía y Finanzas, como opinión previa, cuando las obras adicionales sean superiores al

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

187

15 % de los montos contratados, y sin perjuicio del cumplimiento de las normas del SNIP.

En efecto, mediante Acuerdo de Consejo Directivo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN de fecha 22.06.09, el mismo que aprueba la opinión técnica del regulador y contenida en el Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN se señala lo siguiente:

*Por otro parte, **consideramos que también resultaría conveniente que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%: sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimiento establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP en lo que resulte aplicable**."*
(El resaltado y subrayado es nuestro).

Sobre el particular, esta Dirección no comparte lo señalado por el OSITRAN respecto de la participación del MEF en el supuesto que los adicionales de obra superen el 15% de los montos contratados por las razones que pasamos a exponer:

- **Participación de OSITRAN y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

La lógica de la entrega al sector privado de determinada infraestructura, bajo la modalidad de concesión, es buscar que la gestión, operación y ampliación de ésta sea llevada a cabo por un privado, y por tal, se mantenga un criterio de eficiencia que permita maximizar los beneficios e implicar una reducción de los costos.

En esta línea, debe comprenderse que el Estado busque conciliar la necesidad de garantizar el adecuado respeto al interés público con la lógica de eficiencia que implica una concesión.

En el caso de las concesiones cofinanciadas, por implicar un necesario compromiso de recursos económicos de forma parcial o total, la actividad del Concedente resulta mas protagónica pues existirá disposición de fondos del presupuesto estatal que son transferidos para las contrataciones o adquisiciones que correspondan. No obstante ello, la contraposición de dos ideas como "interés público" y la "eficiencia económica" debe encontrar un equilibrio que permita la viabilidad de la concesión.

Este marco general es el sustento del Concedente para no compartir la postura del Organismo Regulador, pues si el objetivo de la Quinta Addenda es viabilizar la ejecución de las obras principales, no guarda razón con ello el introducir opiniones previas de otros organismos que se encuentran fuera del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; más aún si se está reconociendo la obligatoriedad de seguir un procedimiento que implica a las entidades directamente involucradas y que requerirá la aprobación necesaria de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En este sentido, esta Dirección considera que dentro del esquema de los Contratos de Concesión, el organismo representante del Estado Peruano, en

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

180

este caso el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debería ser la entidad encargada de emitir (conforme a su Reglamento de Organización y Funciones) los pronunciamientos requeridos para la actuación del Concesionario.

De lo expuesto, se comprende la lógica de eficiencia que existe cuando se sostiene que los importes de las adicionales de obra inferiores al 15% de los montos contratados deberían ser aprobados automáticamente; a diferencia de si fueran mayor a dicho porcentaje, pues en ese supuesto requerirá la intervención de OSITRAN y la aprobación expresa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Asimismo, si bien existe la necesidad de salvaguardar el adecuado uso de los recursos públicos, a efectos de poder destinarlos en otros proyectos de relevancia para el Estado, esto debe guardar relación con principios de necesidad y racionalidad. En este sentido, la opinión previa de otros organismos, distintos de este Ministerio, deberá ser estrictamente necesaria y que exprese una opción que sea la menos costosa para salvaguardar el interés público.

Por otro lado, conviene resaltar dos criterios de relevancia dentro del esquema de una concesión: tiempo y oportunidad. En efecto, no resultaría pertinente agregar opiniones o pronunciamientos previos que demoren la ejecución de las obras adicionales que, por definición, se consideraban necesarias para la ejecución de las obras principales. Asimismo, no resultaría conveniente incluir la participación del Ministerio de Economía y Finanzas pues, a través del Concedente, se incluye a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y la Dirección General de Aeronáutica Civil, los cuales emitirán opinión a la propuesta de las adicionales de obra y seguirán la normativa vigente del Sistema Nacional de Inversión Pública.

- **Respecto del Sistema Nacional de Inversión Pública.**

Sobre el particular, corresponde señalar que mediante Ley N° 27293- Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública y Decreto Supremo N° 102-2007-EF – Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, se establece que el Ministerio de Economía y Finanzas – a través de la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público -establecerá las disposiciones que correspondan para el adecuado funcionamiento del Sistema Nacional de Inversión Pública:

Ley N° 27293 y sus modificatorias:
"3.1 El Ministerio de Economía y Finanzas a través de la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público es la más alta autoridad técnico normativa del Sistema Nacional de Inversión Pública. Dicta las normas técnicas, métodos y procedimientos que rigen los Proyectos de Inversión Pública."

Decreto Supremo N° 102-2007-EF
"3.2. La Dirección General de Programación Multianual del Sector Público (DGPM) tiene competencia para:
a. Aprobar a través de Resoluciones, las Directivas necesarias para el funcionamiento del Sistema Nacional de Inversión Pública.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

179

b. Regular procesos y procedimientos, las fases y etapas del Ciclo del Proyecto, así como emitir opinión técnica, a solicitud o de oficio, sobre los Proyectos de Inversión Pública en cualquier fase del Ciclo del Proyecto.
c. Dictar las normas técnicas, métodos y procedimientos que rigen los Proyectos de Inversión Pública, inclusive para aquellos que consideren concesiones cofinanciadas por el Estado o requieran el aval o garantía del Estado, conforme a la normatividad del endeudamiento público.
d. Regular las funciones y atribuciones de los órganos del Sistema Nacional de Inversión Pública, así como emitir opinión legal respecto del cumplimiento de las mismas.
e. Aprobar el perfil profesional que deberán reunir los Responsables de las Oficinas de Programación e Inversiones, así como establecer los lineamientos y disposiciones a que deben sujetarse.
f. Establecer los niveles mínimos de estudios de preinversión que requieren los Proyectos de Inversión para poder declarar su viabilidad."

En dicha línea, mediante Resolución Directoral Nº 002-2009-EF/68.01, de fecha 03.02.2009, la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público aprobó la Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública, la misma que tiene por objeto establecer las normas técnicas, métodos y procedimientos de observancia obligatoria a las fases de Preinversión, Inversión y Post inversión de los distintos proyectos de inversión pública, definiendo como sus componentes los siguientes:

CICLO DEL PROYECTO		
Preinversión	**Inversión**	**Postinversión**
Perfil	Estudios Definitivos, Expediente Técnico	Operación y Mantenimiento
Prefactibilidad		
Factibilidad		Evaluación Ex post
	Ejecución	
Retroalimentación		

Siendo así, el artículo 26 de la Directiva citada establece respecto a la modificaciones de un Proyecto de Inversión Pública lo siguiente:

	Fase de Inversión		*Acción*
	Elaboración del Expediente Acción Técnico	*Ejecución del PIP*	
MODIFICACIONES	***El monto de inversión se incrementa hasta en 10% respecto del valor establecido en el estudio de preinversión*** *por el que se otorgó la viabilidad, por:* *- Actualización de precios; ó* *- Modificaciones no Sustanciales*	*- El monto de inversión se incrementa o disminuye por la actualización de precios por aplicación de las fórmulas polinómicas de reajuste de precios o disminuye como resultado del proceso de selección; en este último caso se aplican los límites establecidos en la normatividad de contrataciones y adquisiciones o la que resulte aplicable ó,* *- A causa de modificaciones no sustanciales, el monto de inversión se incrementa hasta en 10% respecto del valor establecido en el estudio de preinversión por el que se otorgó la viabilidad.*	*I) No es necesario verificar la viabilidad del PIP, siempre que siga siendo rentable socialmente, en consecuencia, la UE puede iniciar o continuar con la ejecución del PIP, según sea el caso.*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

178

De lo expuesto, se puede afirmar que la norma pertinente ha previsto el aumento del monto de inversión de algún Proyecto de Inversión Pública hasta un 10% del valor establecido en el estudio de preinversión por los únicos motivos siguientes:

- Actualización de precios, en aplicación de fórmulas polinómicas de reajuste.
- Por modificaciones no sustanciales.

Ante dicho supuesto, la propia norma del Sistema de Inversión Pública ha dispuesto que no será necesario verificar la viabilidad del PIP, siempre que dicho proyecto continúe siendo rentable socialmente; de manera que, la Unidad Ejecutora de la entidad correspondiente podrá iniciar o continuar con la ejecución correspondiente.

Asimismo, la norma estableció en su numeral 26.1 que pueden existir variaciones en el monto de inversión cuando obedezca a modificaciones "no sustanciales", concepto definido por la propia norma citada en el artículo 26.2 bajo la siguiente redacción:

> *26.2 Para efectos de lo dispuesto en el numeral 26.1, **son modificaciones no sustanciales, los cambios no sustentados técnicamente en: las metas asociadas a la capacidad de producción del servicio; metrados; la tecnología de producción; el aumento o reemplazo de componentes del PIP; el cambio de la alternativa de solución por otra prevista en el estudio de preinversión mediante el que se otorgó la viabilidad y el plazo de ejecución.** Asimismo, son modificaciones sustanciales; el cambio de la alternativa de solución por otra no prevista en el estudio de preinversión mediante el que se otorgó la viabilidad; el cambio de la localización geográfica del PIP o del área de influencia; y el cambio en los objetivos del PIP.*

Por lo expuesto, se entenderán por cambios no sustanciales aquellos sustentados técnicamente en las metas asociadas a la capacidad de producción del servicio; metrados; la tecnología de producción; el aumento o reemplazo de componentes del PIP; el cambio de la alternativa de solución por otra prevista en el estudio de preinversión.

Ante dicho supuesto, el SNIP ha dispuesto que no será necesario verificar la viabilidad del PIP, siempre que dicho proyecto continúe siendo rentable socialmente, de manera que la Unidad Ejecutora de la entidad correspondiente podrá iniciar o continuar con la ejecución correspondiente podrá iniciar o continuar con la ejecución correspondiente.

Por lo expuesto, la incorporación de los adicionales de obra siempre y cuando no superen del 10% del valor establecido en el estudio de preinversión por el que se otorgó la viabilidad de cada Aeropuerto, no deberían ser evaluadas por el MEF.

En tal sentido, única y exclusivamente cuando los adicionales de obra de cada aeropuerto superen el 10% del valor establecido en el estudio de preinversión, se deberá realizar un reperfilamiento, de acuerdo a las normas del SNIP.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

172

Por consiguiente, esta Dirección no acepta la precisión expuesta por el Organismo Regulador referida a que el MEF debe emitir pronunciamiento respecto de cada adicional de obra que supere el 15% del monto contratado.

No obstante ello, y por un criterio de transparencia, mediante Oficio Nº 227 - 2009-MTC/02, de fecha 11/08/2009, este Ministerio solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas su pronunciamiento ante lo sugerido por el Organismo Regulador.

d. Texto de la Addenda

Considerando lo señalado en el presente informe, tanto el CONCEDENTE (representado por el MTC) y el Concesionario convienen en suscribir una Addenda que incorpora el numeral 8.24 al Contrato de Concesión, con la siguiente redacción:

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras adicionales sean iguales o inferiores al 15% de los montos contratados
OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% de los montos contratados conforme al proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.
El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados, a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.
La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.
En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

8.24.2 Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados
En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15% de los montos contratados, los montos adicionales a este porcentaje, serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.
Las obras adicionales bajo ningún supuesto podrán ser mayores del cincuenta por ciento (50%) de los montos originalmente contratados.
El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.
En el expediente técnico del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.
Una vez aprobado el expediente técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO por estas Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO"

3.4 Razones por las que el Ministerio de Economía y Finanzas no debería intervenir en el procedimiento de las obras adicionales que superen el 15% de los montos contratados.

El numeral 17.4 del Contrato de Concesión señala que *"Cualquier modificación al Contrato que implique un impacto fiscal y financiero requerirá previa opinión del Ministerio de Economía y Finanzas y la consecuente autorización para efectuar dicho cambio"*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

176

En el presente caso, la Addenda a suscribirse, y en particular el procedimiento propuesto para los adicionales de obra no genera endeudamiento por parte del Estado y tampoco se afectan o transgreden las normas de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública y su Reglamento.

En efecto, el numeral 8.2.1.5 del Contrato de Concesión estable que *en el caso que las obras constituyan Proyectos de Inversión pública (así definido en el Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública) el Concesionario deberá gestionar y obtener las autorizaciones y aprobaciones que establece la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, y su Reglamento, para los proyectos de Inversión Pública a ser ejecutados en los Aeropuertos.*

Por otro lado debemos tener en consideración que las aprobaciones que se realicen en caso que los adicionales de obra superen el 15% de los montos contratados deben ser aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con opinión de OSITRAN.

El Ministerio de Economía y Finanzas no es parte del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, y en tal sentido, su participación debe estar circunscrita única y exclusivamente a lo señalado en el Contrato[5] y cuando alguna modificación implique una variación del monto PAMO o genere un impacto fiscal/ financiero en el Estado.

---

[5] *Por ejemplo podemos citar los siguientes numerales del Contrato:*

7.1.18 *El CONCESIONARIO está obligado a operar los Aeropuertos de acuerdo a los horarios de operación vigentes a la Fecha de Cierre que se establecen en el Anexo 1 del presente Contrato. En el supuesto que el CONCESIONARIO considere que dichos horarios deben ser modificados, deberá presentar una solicitud ante el OSITRAN con el necesario sustento técnico.*

En el supuesto que el CONCEDENTE encuentre la necesidad de modificar el horario de operación de alguno de los Aeropuertos, comunicará al OSITRAN sobre esta decisión , debiendo solicitar al CONCESIONARIO el informe que contenga el número de Operaciones que se llevan a cabo durante el horario publicado, así como los importes respectivos.

El OSITRAN deberá evaluar y verificar, de ser el caso, el sustento técnico respectivo, presentado por el CONCESIONARIO para comprobar la existencia de una variación en los costos de Explotación, operación y Mantenimiento de los Aeropuertos, que justifique la modificación de horarios, ya sea por ampliación o reducción de los mismos, y consecuentemente justifique una variación del PAMO.

*En el supuesto que la variación conlleve a modificar el monto del PAMO, **se requerirá autorización previa del Ministerio de Economía y Finanzas**.*

A su vez, el OSITRAN deberá remitir a la DGAC dicha propuesta adjuntando su opinión sobre la misma. La DGAC tendrá 30 Días Calendario para aprobar la propuesta. Vencido dicho plazo y no habiendo comunicado de su aprobación al OSITRAN, se entenderá denegado la solicitud. El CONCESIONARIO sólo podrá establecer los nuevos horarios tan pronto como cuente con la autorización previa y por escrito del OSITRAN y el CONCEDENTE.

8.20 *El CONCESIONARIO sólo podrá optar por el apoyo y asistencia del CONCEDENTE, siempre que demuestre fehacientemente que ha realizado todas las acciones conducentes a obtener la Estructuración Financiera, sin haberlo logrado y toda vez que haya utilizado como garantía los fondos del Fideicomiso.*

*El apoyo y asistencia del CONCEDENTE, en el caso señalado en el párrafo precedente, consistirá en la gestión y contratación de una garantía de riesgo parcial **por parte de la Dirección Nacional de Endeudamiento Público (DNEP) del Ministerio de Economía y Finanzas** hasta por la suma de US$ 13'000,000 con un organismo multilateral, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 17 del presente Contrato. Esta garantía estará sujeta a una evaluación de desempeño y nivel de cumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo de OSITRAN.*

8.22 *La contratación de la garantía de riesgo parcial será suscrita por la) **del Ministerio de Economía y Finanzas**.*

17.4 *Cualquier modificación al Contrato que implique un impacto fiscal y financiero requerirá previa opinión del **Ministerio de Economía y Finanzas** y la consecuente autorización para efectuar dicho cambio.*

19.5 *Las Partes se comprometen a efectuar sus mayores y mejores esfuerzos para acordar las modificaciones que hagan posible el restablecimiento del equilibrio económico dentro de un plazo de treinta (30) Días de presentada la propuesta. Esta modificación podrá involucrar la variación del PAMO.*

*En el supuesto que la modificación conlleve a variar el monto del PAMO, **se requerirá autorización previa del Ministerio de Economía y Finanzas.***

IV.- CONCLUSIONES

Considerando lo expuesto en el presente informe, esta Dirección no considera necesario que el Ministerio de Economía y Finanzas emita opinión previa respecto de las obras adicionales que superen el 15 % de los montos contratados; debido a que los temas expuestos no son de su competencia.

Sin embargo, y considerando que OSITRAN en el análisis del Informe N° 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN señala que el MEF debe emitir opinión previa sobre las obras adicionales, que superen el 15%, recomendamos que el Ministerio de Economía y Finanzas emita pronunciamiento al respecto.

V. RECOMENDACIONES

Considerando lo expuesto líneas arriba, resulta pertinente remitir el presente informe, al Ministerio de Economía y Finanzas para su conocimiento y fines pertinentes

Atentamente,

Rita Cornejo Lanao
Asesora Legal

Silvia Davalos Mejía
Asesora Financiera

El presente cuenta con la conformidad del suscrito

RICARDO MARANGUNICH RACHUMI
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

Anexos al presente documento:
1. Oficio N° 601-2009-MTC/25 e Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM
2. Oficio N° 807-2009-MTC/25 e Informe N° 320-2009-MTC/25
3. Informe N° 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN. Opinión del Organismo Regulador.
4. Proyecto: Texto propuesto de 5° Addendum al Contrato de Concesión.
5. Resolución Directoral N° 002-2009—EF/68.01

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

174

Oficio N° 601-2009-MTC/25 e Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

173

058146-01/04/2009
01/04/2009-A 021537-2009
049434
119180
022164
136952

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Internacional"

Lima, 23 MAR 2009

OFICIO N° 601 -2009-MTC/25

Señor
JORGE MONTESINOS CORDOVA
Gerente General
OSITRAN
Presente.-

Asunto: *"Quinta Adenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuerto de la República del Perú"*

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de remitirle la propuesta de modificación al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, que cuenta con la conformidad del Concedente, del Concesionario, y del Banco Continental (Acreedor Permitido del Concesionario).

Como es de su conocimiento, el numeral 17.1 de la Cláusula Décimo Sétima *"Modificaciones al Contrato"*, establece que toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el OSITRAN, con el debido sustento técnico y económico financiero, siendo que la parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN. 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 ese sentido, mucho agradeceremos, tenga a bien emitir opinión técnica sobre la propuesta de modificación del Contrato de Concesión presentada, por ser de relevancia para las Partes. Para tal efecto, cumplimos con remitir el Informe técnico/legal N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM que mi Despacho hace suyo, el cual emite opinión favorable a la referida propuesta de Adenda.

Sin otro particular, manifiesto las expresiones de mi especial consideración.

Atentamente,

4/5/09
OLVA COURIER S.A.C.
ERICK CARDENAS CASTILLO
DNI 25796977

Cc.: *Aeropuertos del Perú S.A.*
Adj.: Lo indicado

172

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

INFORME N°236 - 2009-MTC/25. RCL. SDM

AL : Dr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes
Dirección General de Concesiones en Transportes

DE : **Rita Cornejo Lanao**
Asesor Legal
Dirección General de Concesiones en Transportes.

Silvia Dávalos Mejía
Asesor Financiero
Dirección General de Concesiones en Transportes.

ASUNTO : Solicitud de la Sociedad Concesionaria AEROPUERTOS DEL PERU S.A, y el CONCEDENTE respecto del Proyecto del Quinto ADDENDUM para modificar el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República de Perú.

REF : Memorandum N° 504 -2009-MTC/09.02
Oficio N° 159-08-GRE-OSITRAN
Carta N° 0157/2009/GG/AdP

FECHA : Lima, 29 ABR. 2009

I- ANTECEDENTES.

1. Con fecha 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante el Contrato de Concesión) con la empresa Aeropuertos del Perú S.A (en adelante ADP).

2. Con fecha 05 de febrero de 2008 se suscribió el Primer Addendum al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 del Contrato de Concesión, así como la entrega en operación a El Concesionario del Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

171

3. Con fecha 06 de marzo de 2008 se suscribió el Segundo Addendum a el Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer la entrega en operación a el Concesionario del Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo; Departamento de Lambayeque.

4. Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió el Tercer Addendum a EL CONTRATO DE CONCESIÓN que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO DE CONCESIÓN; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

5. Con fecha 24 de noviembre de 2008 se suscribió el Cuarto Addendum al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad entregar en operación al Concesionario, el Aeropuerto CAP FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, Departamento de Piura.

6. Con Carta N° 0807/2008/GG/Adp, el Concesionario presentó a OSITRAN una solicitud de Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de aeropuertos de Provincia de la República del Perú en donde propuso realizar las siguientes modificaciones: (i) Inclusión de adicionales de obras; (ii) Inversiones adicionales; (iii) Pago de estudios Técnicos; (iv) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto; (v) Reajuste de tarifas de los aeropuertos de Chiclayo, Piura, y Pisco.

7. Mediante Oficio N° 159-08-GRE-OSITRAN de fecha 01 de diciembre de 2008, la Gerencia de Regulación de OSITRAN informó a esta Dirección la solicitud propuesta por el Concesionario, solicitando se remita el proyecto de acuerdo de ambas partes, manifestando su conformidad o no conformidad respecto al proyecto de Adenda elaborado por ADP.

8. El 05 de febrero de 2009, se llevó a cabo una reunión, en la cual se trataron los temas referidos a la propuesta de Adenda del Concesionario, llegándose a la conclusión que la misma debía reformularse.

9. Mediante Carta N° 0157/2009/GG/AdP de fecha 19 de febrero de 2009, el Concesionario Aeropuertos del Perú remitió su nueva propuesta, de acuerdo a lo coordinado en la reunión de trabajo de fecha 05/02/09.

10. Mediante Memorandum N° 504-2009-MTC/09.02, de fecha 18 de marzo de 2009, la Dirección General de Planeamiento y Presupuesto remitió a esta Dirección el Informe N° 275-2009-MTC/09.02 en el cual señaló que en concordancia con a la DGAC consideraba razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizadas conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinadas a su vez , por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan maestro respectivo.

170

11. Mediante Memorandum N° 428-2009-MTC/12.08, de fecha 01 de abril de 2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil remitió el Informe N° 076-2009-MTC/12.08, el cual emite opinión técnica favorable, respecto de las obras adicionales.

12. Mediante correo electrónico de fecha 08 de abril de 2009, esta Dirección remitió al Concesionario Proyecto del Quinto Adendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú.

13. Mediante Carta N° 0347/2009/GG/ADP de fecha de 13 de abril de 2009, Aeropuertos del Perú S.A remitió a la Dirección General de Concesiones en Transportes su conformidad respecto al Proyecto de Quinto Addendum al Contrato de Concesión, indicando que *"dicho texto responde a las distintas coordinaciones sostenidas con las distintas Direcciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y nuestra empresa, por lo que nos encontramos conformes con el mismo"*

14. Con Carta N° 376/2009/GG/Adp de fecha 21 de abril de 2009, ADP informó a esta Dirección que los estudios técnicos relacionados con los Planes Maestros tendrían un costo aproximado de US$ 150,000 por cada aeropuerto, y que el monto que el MTC tendría que liquidar el año 2009 ascendería a US$ 900,000.00 y durante el año 2010 a US$ 900,000.00.

15. Con carta s/n de fecha 24 de abril de 2009, el Banco Continental (Acreedor Permitido) del Concesionario manifestó su conformidad respecto del proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión.

16. Mediante Carta N° 0395/2009/GG/Adp de fecha 27 de abril de 2009, el Concesionario, de conformidad a lo previsto en el numeral 17.1 del Contrato de Concesión, remitió a esta Dirección el documento que se hace mención en el numeral anterior.

17. Con correo electrónico de fecha 28 de abril del presente, esta Dirección remitió al Concesionario, el proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión, en el cual, a solicitud de la Dirección General de Aeronáutica Civil se excluye la modificación al numeral 7.7.7 referido a la homologación de tarifas de los aeropuertos de Pisco, Piura y Chiclayo.

18. Mediante correo electrónico de fecha 28 de abril de 2009, la Gerenta General de la Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A, señora Leonie Roca manifiesta su conformidad con el texto propuesto, señalando que *"están conformes con no retrasar la aprobación de las demás modificaciones"*.

II- OBJETO.

Remitir a OSITRAN el proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, de conformidad con lo señalado en el Decreto Supremo N° 059-96-PCM, Decreto Supremo N° 060-96-PCM, en el Contrato de Concesión y en la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2006-CD-OSITRAN.

169

III- MARCO LEGAL

3.1 Decreto Supremo N° 059-96-PCM

De acuerdo a lo establecido en los artículos 32° y 33° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM, Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (en adelante TUO), se permiten realizar modificaciones al Contrato de Concesión siempre que se respete:

a) La naturaleza de la Concesión;
b) Las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y
c) El equilibrio financiero para ambas partes.

3.2 Decreto Supremo N° 060-96-PCM

El Reglamento del TUO, aprobado mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM establece lo siguiente:

> *"Artículo 30.- Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:*
> *(...)*
> *f) modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes;"* (el subrayado es nuestro)

3.3 Decreto Supremo N° 108-2006-EF

En el mismo sentido, el Decreto Supremo N° 108-2006-EF, el cual estable precisiones con relación a los alcances de algunos aspectos del TUO señala en su artículo 3° lo siguiente:

> *Artículo 3.- De la naturaleza del cofinanciamiento*
> *En el caso de concesiones cofinanciadas por el Estado, a que se refiere el inciso c) del Artículo 14 del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM y normas modificatorias, los montos que perciba el concesionario por la ejecución y explotación de la obra y/o prestación del servicio constituyen el sistema de recuperación de la inversión y/o de los costos o gastos de operación y mantenimiento efectuados; por lo tanto, la retribución económica por el servicio prestado por el concesionario."* (el subrayado es nuestro)

168

3.4 Contrato de Concesión

3.4.1 Modificaciones al Contrato de Concesión

La Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión establece que toda adición, modificación al Contrato por cualquiera de las partes 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, señalando que se deberá contar con la opinión técnica del Regulador (OSITRAN) y siempre que las modificaciones respeten la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

Por otro lado, el numeral 17.3 de la Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión referida a las modificaciones del Contrato de Concesión establece que de conformidad con el Artículo 33° del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el Contrato de Concesión, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público.

Asimismo, el numeral 17.5 señala que *"la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes"*.

IV-EXPOSICIÓN DE HECHOS Y ARGUMENTOS QUE FUNDAMENTAN LA SOLICITUD DE ADDENDUM DEL CONCEDENTE Y CONCESIONARIO

A continuación, pasamos a exponer los hechos y argumentos que fundamentan la solicitud de Addendum al Contrato de Concesión propuesta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos del Perú:

4.1 RESPECTO DE LAS CLÁUSULAS DE OBRAS ADICIONALES

4.1.1 Inclusión de la denominación de "Obras Adicionales"

Mediante la presente Addenda se propone incluir en el numeral 1.77 el concepto de Obras Adicionales, con el siguiente texto:

- *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*

Al respecto, debemos señalar que mediante Carta N° 0157/2009/GG/AdP, el Concesionario ha indicado que en toda inversión es factible de generar "obras adicionales" por transparencia y considerando que el pago que se realiza de estas obras son recursos públicos. Sin embargo, señalan que es necesario contar con una definición en el Contrato de Concesión que precise que esto es posible. Asimismo, manifiestan que los conceptos de intervenciones adicionales que surgen como consecuencia de la ejecución de un plan de obras están permitidos en la Ley de Contrataciones vigente.

Por otro lado, la Dirección de Aeronáutica Civil mediante Informe N° 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.08 ha señalado que " *(...)los expedientes técnicos de obras son elaborados en gabinete en base a consideraciones y supuestos técnicos teóricos (calidad de suelos, distancias de canteras, rendimiento de equipos mecánicos, presencia de lluvias, suministro de materiales, metrados de actividades etc) que durante el desarrollo de los trabajos son muy suceptibles de variar, originando trabajos adicionales o deductivos y ampliaciones de plazos teóricos (calidad de sueldos, distancia de canteras, rendimiento de quipos mecánicos, presencia de lluvias, suministro de materiales, metrados de actividades etc) que durante el desarrollo de los trabajos son muy susceptibles de variar, originando trabajos adicionales o deductivos y ampliaciones de plazo, siendo responsabilidad de la supervisión de obra la verificación o validación de las causales que los originan.*

En ese sentido, la Dirección General de Aeronáutica Civil concluye que es procedente reconocer adicionales y/o deductivos.

Al respecto, debemos indicar que la Ley de Adquisiciones y Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Legislativo 1017 regula el concepto de las *"obras adicionales"*.

En efecto, es factible que en todo proyecto sea necesaria la construcción de obras que deban realizarse para poder cumplir con el objetivo de la obra principal, aprobada mediante los expedientes técnicos por el Estado Peruano.

Por otro lado, cabe señalar que la definición propuesta para "Obras Adicionales" en el Contrato de Concesión puede aplicarse a todas las obras e inversiones que debe realizar el Concesionario, según lo dispuesto en el mencionado Contrato de Concesión que son: (i) Obras obligatorias; Obras del Plan Maestro de Desarrollo; (iii) Obras de Rehabilitación y Mejoramiento; (iv) Inversiones en Mantenimiento; (v) y Equipamiento.

Por lo expuesto, consideramos que es viable y conveniente que el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú regule el concepto de las *"obras adicionales"* y poder de esta manera dar solución al problema de los trabajos que tiene que realizarse para poder terminar la obra, pero que no se encuentran contemplados en el expediente técnico aprobado.

166

4.1.2 Procedimiento para las obras adicionales cuando sean menores o iguales al 15% del expediente técnico, y cuando sobrepasen dicho límite.

Se propone adicionar a EL CONTRATO DE CONCESIÓN, el numeral 8.24 con el siguiente texto:

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del expediente técnico aprobado

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado contrato original suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

8.24.2 Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% del expediente técnico aprobado

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, éstas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

Una vez aprobado el expediente, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO.

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos".

Sobre el particular debemos indicar que para determinar el procedimiento de las obras adicionales, estamos tomando como referencia lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1017 - Ley de Contrataciones del Estado.

En efecto, el artículo 41° de la citada norma establece lo siguiente:

"Artículo 41.- Prestaciones adicionales, reducciones y ampliaciones

(...)Tratándose de obras, las prestaciones adicionales podrán ser hasta por el quince por ciento (15%) del monto total del contrato original, restándole los presupuestos deductivos vinculados, entendidos como aquellos derivados de las sustituciones de obra directamente relacionadas con las prestaciones adicionales de obra, siempre que ambas respondan a la finalidad del contrato

165

original. Para tal efecto, los pagos correspondientes serán aprobados por el Titular de la Entidad.

En el supuesto de que resultara indispensable la realización de prestaciones adicionales de obra por deficiencias del Expediente Técnico o situaciones imprevisibles posteriores a la suscripción del contrato, mayores a las establecidas en el segundo párrafo del presente artículo y hasta un máximo de cincuenta por ciento (50%) del monto originalmente contratado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al proyectista, el Titular de la Entidad podrá decidir autorizarlas. Para ello se requerirá contar con la autorización del Titular de la Entidad, debiendo para la ejecución y el pago contar con la autorización previa de la Contraloría General de la República y con la comprobación de que se cuentan con los recursos necesarios. En el caso de adicionales con carácter de emergencia dicha autorización se emitirá previa al pago. La Contraloría General de la República contará con un plazo máximo de quince (15) días hábiles, bajo responsabilidad, para emitir su pronunciamiento. Dicha situación debe ponerse en conocimiento de la Comisión de Presupuesto y Cuenta General de la República del Congreso de la República y del Ministerio de Economía y Finanzas, bajo responsabilidad del Titular de la Entidad".

En efecto, para el caso de las obras públicas se prevee que siempre y cuando las prestaciones adicionales respondan a la finalidad del contrato original, se puede contratar hasta por el 15% (quince por ciento) del monto total del contrato original. Caso contrario, es decir, si la prestación adicional superara el 15% será necesaria la autorización de Contraloría.

Ello responde a la lógica de ser eficientes y no interrumpir la dinámica de la terminación de la obra, siempre y cuando el costo de estos "*adicionales*" sea inferior al 15% del monto total del contrato. Sin embargo, si fuera necesario realizar un gasto de mayor envergadura (la Ley ha señalado que el monto sea mayor a 15% del contrato original) para poder terminar una obra, resulta razonable que este expediente técnico sea evaluado por el Titular de la Entidad, y que antes de la ejecución y pago de la misma se cuente con la autorización de Contraloría.

En este sentido, si bien las concesiones tienen un tratamiento distinto a las obras públicas, para regular el procedimiento que se va dar a las "obras adicionales" hemos considerado conveniente replicar lo previsto en la Ley de Contrataciones del Estado, aplicándolo al caso en particular.

Por lo expuesto, proponemos lo siguiente:

i. OSITRAN reconozca el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado, suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del Contrato de Concesión; y
ii. Cuando las Obras Adicionales sean mayores al 15% del expediente técnico aprobado, deben ser aprobadas por el Concedente (DGAC) con opinión previa de OSITRAN. El procedimiento que se establece para ello es otorgar al organismo regulador un plazo de diez (10) días

calendario para emitir su pronunciamiento, y un plazo similar a la DGAC para aprobarlo, de corresponder.

4.2 RESPECTO DE LA TRAMITACIÓN DE LOS PLANES MAESTROS

A la fecha, de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión, el Concesionario presenta los Planes Maestros de Desarrollo a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), éste lo remite a OSITRAN, para su evaluación correspondiente. Una vez que OSITRAN ha emitido su opinión, dicho documento es derivada nuevamente a la DGAC para su evaluación, y de ser el caso su aprobación, mediante una Resolución Directoral.

Al respecto, y a efectos de agilizar el trámite de aprobación, se propone que cuando los planes maestros lleguen a la DGAC para su aprobación, ya cuenten con la opinión previa de OSITRAN, es decir, que la presentación de los citados documentos sean directamente a OSITRAN y una vez que se cuente con su respectiva conformidad, se remitan a la DGAC para su evaluación final y aprobación de ser el caso.

Mediante Informe N° 088-2009-MTC/12.08 DAE remitido a esta Dirección con Memorandum N° 461-2009-MTC/12.08, la DGAC solicita a esta Dirección evalúe la propuesta de modificatoria sobre presentación de Planes Maestros en el Quinto Addendum al Contrato de Concesión, en el sentido que los Planes Maestros sean directamente presentados a OSITRAN, quien, con opinión favorable, los trasladará a la DGAC para su evaluación y aprobación.

Finalmente, cabe mencionar que este mecanismo (la presentación al OSITRAN) del Plan Maestro ya ha sido contemplado en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez[1].

En tal sentido, y a fin de agilizar y reducir los plazos para el trámite establecido para la aprobación de los Planes Maestros se propone modificar el numeral 8.3.3 del Contrato de Concesión y que quede redactado de la siguiente manera:

"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.

El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con su conformidad éste último, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva"

4.3 RESPECTO DEL REQUISITO DE LOS PUENTES DE EMBARQUE PAR EL AEROPUERTO DE IQUITOS

El Contrato de Concesión establece en el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, lo siguiente:

---

[1] 1.26.
(...)Plan Maestro Detallado de Desarrollo. El Plan Maestro Detallado de desarrollo deberá ser remitido a OSITRAN para su evaluación, dentro de los ciento ochenta (180) días siguientes a la Fecha de Cierre. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá basarse en el Plan Maestro Conceptual de Desarrollo.

163

"1.4 Terminal de Pasajeros

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto (...)"

Mediante Informe N° 067-2009-MTC/12.08.DAE de fecha 17.03.2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil opinó sobre la conveniencia de modificar la citada cláusula vigente de modo que se relacione la necesidad de los puentes de embarque con las ampliaciones de los terminales de pasajeros, en razón de que dichos puentes requieren de infraestructura adecuada para su funcionamiento. Los estudios para el Plan Maestro respectivo conllevarían a determinar el número de pasajeros que requeriría un segundo nivel en el terminal en cada caso, desde el cual se embarcarían usando los citados puentes de embarque.

Siendo diferentes las áreas disponibles de los terminales en cada aeropuerto, el requerimiento de sus ampliaciones y el uso de los puentes no debería estar sujeto a un número mínimo de pasajeros, sino a la infraestructura que permita su funcionamiento.

Asimismo, con Informe N° 076-2009-MTC/12.08.DAE, remitido a esta Dirección mediante Memorandum N° 428-2009-MTC/12.08, la Dirección General de Aeronáutica Civil señala que la adquisición de los puentes de embarque no tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje usando estos puentes. En tal razón, la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual deben contemplarse en los respectivos Planes Maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda.

Por otro lado, debemos indicar que la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto mediante Memorandum N° 504-2009-MTC/09.02 indicó que en una reunión sostenida con la Dirección General de Aeronáutica Civil se concordó que la conveniencia de instalar los puentes de embarque para comodidad de los pasajeros debe analizarse conjuntamente con la ampliación vertical del terminal de pasajeros , considerando que el embarque y desembarque mediante el uso de los puentes se hace desde y hacia el segundo piso.

En tal sentido, la OPP del MTC señaló que en concordancia con la Dirección General de Aeronáutica Civil, encuentran razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizados conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinados a su vez, por lo estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan Maestro Respectivo.

En tal sentido, se propone modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del

162

Contrato de Concesión por el siguiente texto:

"*1.4 Terminal de Pasajeros*

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.

Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinado por los estudios de la demanda, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro.

4.4 RESPECTO DE LOS ESTUDIOS TECNICOS PREVIOS

Se propone incluir el numeral 2.6.4 del Anexo 17 – Esquema de Pago de Cofinanciamiento, quedando redactado con el siguiente texto.

2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:

a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

b) Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

c) Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario: se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera.

d) Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:

- *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO*
- *Reconocidos como inversiones PAO, se cancelarán al Concesionario con los fondos disponibles de la Estructuración Financiera, de encontrarse vigente. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*

e) Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo

161

previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo.

Al respecto, debemos indicar que según Resolución de Consejo Directivo N° 046-2007-CD-OSITRAN interpretó el Contrato de Concesión del Primer Grupo de aeropuertos de Provincia de la República del Perú que el mecanismo para realizar el pago de los Estudios Técnicos Previos para la ejecución de las Obras e inversiones en equipamiento es el Pago de Obras (PAO).

Asimismo, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-2008-CD-OSITRAN declaró fundada la preextensión alternativa del Recurso de Reconsideración formulado por ADP, y en consecuencia, en vía de integración del Contrato de Concesión declaró que los ETPs que no generarán obras por motivos exógenos al Concesionario; los ETPs que no concluyen que debe realizarse una obra pero que estén relacionados con distintas obras, están incluidos dentro del alcance del Cofinanciamiento y dan lugar a la aplicación del mecanismo de pago vía PAO, con independencia de si se les puede o no vincular a una obra en particular, en concordancia con lo establecido en la Cláusula 9.12 del Contrato de Concesión y la Circular N° 30.

Al respecto, el Numeral 9.12 del Contrato de Concesión establece que "*El Cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el CONCEDENTE estipulados en las Bases y en el Contrato, más el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tipo de impuesto que pueda surgir en el futuro*".

Por otro lado la Circular N° 30 de fecha noviembre de 2005 señala que "*para la determinación del PAO se incluirá todos los gastos y desembolsos relacionados con las inversiones destinados a operaciones aeroportuarias a realizarse, durante el periodo de la Concesión. Estos desembolsos serán constituidos por: estudios requeridos para la elaboración de expedientes técnicos, estudios de ingeniería y de desarrollo aeroportuario del Pan Maestro, emergen de rentabilidad para el concesionario, porcentajes para el supervisor de obra y gastos financieros relacionados con el financiamiento de las inversiones.*"

Ahora bien, el Anexo 17 del Contrato de Concesión regula el "Esquema de pago de cofinanciamiento" establece lo siguiente:

"*Queda expresamente establecido que los componentes PAO y Liq contenidos en las fórmulas 17.1 y 17.2, constituyen dos modalidades de pago alternativas y excluyentes entre sí.*

El CONCEDENTE tiene la facultad de elegir entre las modalidades de pago PAO y Liq, definidas en los numerales 2.5 y 2.6 del presente Anexo, respectivamente. El PAO constituye la primera alternativa de pago a elegir por parte del CONCEDENTE y el pago a través de Liquidaciones, la segunda alternativa.

160

Si el CONCEDENTE optara por la modalidad de pago PAO tiene la facultad de elegir, a su vez, entre dos formas de pago: Pago a través de Certificados de Aceptación de Obra (CAO) y Pago diferidos con los Fondos del Fideicomiso".

De lo expuesto se desprende que los estudios necesarios para el Plan Maestro estudios deben ser pagados por el Concedente, el cual debe escoger entre la modalidad de pago: PAO o Liquidación.

Siendo ello así, consideramos conveniente analizar los Estudios Técnicos Previos que se realicen y que terminen en una obra, y aquellos estudios técnicos que el Concesionario deba realizar pero que no concluyan en una obra.

a) Respecto de los ETPs que concluyen con obras

Los estudios técnicos vinculados a las Obras de Rápido Impacto, Labores de Mantenimiento Correctivo, Obras de Seguridad, Ampliación, Remodelación de Terminal, Equipamiento no considerado como mínimo, Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura en el Lado Aire ,se propone aplicarles el mismo mecanismo de pago previsto para las citadas obras, de acuerdo al Contrato de Concesión.

En tal sentido, (i) los estudios vinculados a las ORIS se pagarán *conforme al* mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión; (ii) los estudios vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión; (iii) los estudios vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO; y (iv) los estudios vinculados con Inversiones de Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura de lado Aire se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

b) Respecto de los ETps que no concluyen en obra

Existen algunos estudios técnicos previos que no necesariamente concluyen con una obra, como son los estudios de Planes Maestros.

Estos estudios relacionados a los Planes Maestros pueden ser de carga; medio ambiente; levantamiento de obstáculos; topográficos; señalización; apoyo a la navegación aérea; de proyecciones de tráfico; de mercado entre otros.

De acuerdo a la información proporcionada por el Concesionario, mediante Carta N° 0376/2009/GG/Adp de fecha 23.04.09 el monto estimado por Plan Maestro para cada uno de los aeropuertos es de US$ 150,000, y el monto a liquidar al MTC durante el año 2009 ascendería a US$ 900,000.00 y durante el año 2010 a US$ 900,000.00

En tal sentido, el mecanismo de pago propuesto para los estudios técnicos previos de los planes maestros aprobados es que los mismos se remitan a Ositrán para que se paguen como inversiones PAO.

159

El Concedente cancelará dichos ETPs con los fondos disponibles de la estructuración financiera y si no existiesen fondos serán pagos con liquidación, conforme el procedimiento establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

4.5 RESPECTO DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS CONTRACTUALMENTE CONVENIDAS

Por el presente Addendum al Contrato de Concesión se pretende que todas las obligaciones y derechos del Concesionario, estipulados en el Contrato de Concesión, se mantengan; en este sentido, si bien las obras adicionales no se encontraban previstas de manera expresa en el Contrato de Concesión, son inversiones que deben ser asumidas por el Concedente, a efectos que las ORIs, OSEs, las Obras de Plan Maestro, OART, Rehabilitación, y Mejoramiento en Infraestructura de lado Aire puedan ser realizadas en su totalidad. Mediante la presente Addenda se quiere dar un tratamiento a una realidad existente cuando se da la construcción de las obras previstas en el Contrato de Concesión y que están a cargo del Concesionario.

Respecto del procedimiento de los Planes Maestros, lo que se pretende es agilizar el trámite de aprobación de dichos documentos, manteniendo la esencia de lo señalado originalmente en el Contrato de Concesión que es que los planes Maestros son elaborados por el Concesionarios, aprobados por el Concedente (a través de la Dirección de Aeronáutica Civil) contando con la opinión técnica de OSITRAN.

Asimismo, la modificación referida al Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Iquitos respeta las condiciones técnicas y económicas del Contrato de Concesión toda vez que los puentes de embarque (mangas) se instalarán y dicho costo será asumido por el Concedente, sin embargo se propone que dicha inversión sea realizada cuando la demanda así lo requiera, lo cual deberá incluirse en el Plan Maestro respectivo.

Finalmente, y respecto de los estudios técnicos previos se no se genera una mayor obligación o derecho para alguna de las partes, toda vez que el numeral 9.12 del Contrato de Concesión ya prevee que el cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el Concedente en las Bases y en el Contrato de Concesión, y los ETPs son estudios que ya se encontraban previstos deben ser reconocidos al Concesionario, toda vez que son necesarios para la realización de las obras o de los Planes Maestros.

Por consiguiente, las condiciones económicas contractualmente convenidas no se ven alteradas por la presente Addenda.

4.6 RESPECTO DE LA NATURALEZA DE LA CONCESIÓN

En el punto 4.5 del presente informe hemos acreditado que las condiciones técnicas económicas establecidas en el Contrato de Concesión se están respetando.

En efecto, mediante el presente Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, no se

intenta modificar las condiciones, naturaleza, características o el objeto del Contrato de Concesión, pues las modificatorias atienden a aspectos secundarios distintos de la naturaleza del contrato que es entregar al Concesionario el diseño, construcción, mejora, mantenimiento, y explotación de los 12 aeropuertos de provincia del norte, bajo la modalidad Cofinanciada.

Finalmente, debemos precisar que en el Addendum al Contrato de Concesión se deja establecido expresamente (Cláusula Cuarta) que *"las modificaciones realizadas en el presente Addendum no generan obligación alguna de EL CONCEDENTE de resarcir o compensar a EL CONCESIONARIO"*; así como, en la cláusula Quinta se señala que las modificaciones introducidas en el Contrato de Concesión, las demás disposiciones del Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, del Primer, Segundo, Tercer y Cuarto Addendum a el Contrato de Concesión permanecen vigentes y con plena validez.

4.7 RESPECTO DEL EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO DE AMBAS PARTES

De acuerdo a lo indicado en la Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión, uno de los requisitos para que se puedan realizar las modificaciones a los contratos de concesión es que se respete el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

Al respecto, resulta pertinente señalar que la Cláusula 19.1 del Contrato de Concesión establece que las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato de Concesión el equilibrio económico- financiero de éste, para lo cual se indica que el Contrato de Concesión se encuentra en una situación de equilibrio económico- financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados entre las Partes.

Por lo expuesto, consideramos que el presente Addendum al Contrato de Concesión respeta el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes, así como mantiene la distribución de riesgos entre los mismos; todo lo cual constituye requisito indispensable para realizar una modificación al Contrato de Concesión.

4.8 DE LA CONFORMIDAD DEL CONCESIONARIO Y DEL ACREEDOR PERMITIDO

Cabe señalar que mediante Carta N° 0347/2009/GG/AdP de fecha 13 de abril de 2009, Aeropuertos del Perú S.A manifestó a la Dirección General de Concesiones en Transportes su conformidad al Proyecto de Quinto Addendum al Contrato de Concesión, indicando adicionalmente que el texto que se les hizo llegar responde a las coordinaciones sostenidas con las distintas direcciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su empresa.

En el mismo sentido, mediante Carta s/n de fecha 24 de abril de 2009, el BBVA Banco Continental, Acreedor Permitido de ADP, ha manifestado su

157

conformidad respecto de la solicitud de modificación presentada por Aeropuertos del Perú S.A[2].

Asimismo, luego de haber eliminado de la Addenda la modificación al numeral 7.7.7 (referido a las tarifas), el Concesionario manifestó su conformidad mediante correo electrónico de fecha 28 de abril de 2009.

V- CONCLUSIONES

Por lo expuesto en el presente Informe, consideramos lo siguiente:

5.1 El presente Addendum tiene por objeto incluir la definición y procedimiento de pago y aprobación de las obras adicionales; agilizar el proceso de aprobación de los Planes Maestros; indicar que la instalación de puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos se realizará de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro; y definir la modalidad de pago de los Estudios Técnicos Previos.

5.2 Se ha cumplido con acreditar que el presente Addendum al Contrato de Concesión respeta la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, y el equilibrio económico-financiero de las partes.

5.3 El Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú es legalmente viable, y cuenta con la conformidad del Concedente, del Concesionario, y del Acreedor Permitido.

VI- RECOMENDACIONES

En virtud a lo señalado en el presente informe, se recomienda lo siguiente:

6.1 Consideramos procedente la suscripción del Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

6.2 Remitir el proyecto de Addendum y el presente informe a OSITRAN a efectos que dicha entidad emita opinión técnica no vinculante.

Atentamente,

Rita Cornejo Lanao
Asesor Legal

Silvia Dávalos Mejía
Asesor Financiero

[2] Al respecto, cabe señalar el único Acreedor Permitido en el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos del Perú es el Banco Continental.

156

Oficio N° 807-2009-MTC/25 e Informe N° 320-2009-MTC/25

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

155

- Es de resaltar que la Unidad Formuladora de estos perfiles SNIP es la DGAC, consecuentemente, la opinión técnica sobre la procedencia de reconocer los gastos en Estudios de Ingeniería está dada.
- En cuanto a la forma de pago de estos Estudios y de los que requieran los Planes Maestros (obligación del Concesionario establecida en el Contrato de Concesión), se reitera que esta Dirección no tiene competencia para opinar sobre ello.

4. Tema: Modificación de la Cláusula 1.4, literal b) del Apéndice 8 del Contrato

- Sobre la propuesta del Concesionario de que la obligación de contar con puentes de embarque sea incluida únicamente cuando un aeropuerto cuente con un tráfico superior a 1'000,000 de pasajeros; cabe señalar que, por no ser éste un tema de infraestructura aeroportuaria o de seguridad aeronáutica sino de nivel de servicio (comodidad y confortabilidad de los pasajeros), esta Dirección opina que la propuesta del Concesionario debe tratarse en el marco contractual y financiero.

5. Tema: Incorporación de párrafo adicional en Numeral 7.7.7

- Sobre la propuesta del Concesionario de que, a partir del 01 de enero de 2010 los aeropuertos de Piura, Chiclayo y Pisco homologuen sus tarifas con las vigentes para los 9 aeropuertos de la red aeroportuaria entregada en concesión a la fecha de cierre, se señala lo siguiente:

  - Según el numeral 7.7.4 del Contrato de Concesión, el Concedente y el Concesionario podrán solicitar a OSITRAN, en cualquier momento, la modificación de las Tarifas señaladas en el Anexo 7 del mismo. En este sentido, las condiciones y requisitos para la modificación solicitada deberán acogerse a lo establecido en el Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN.
  - Por lo tanto, las tarifas que el Concesionario cobre por los servicios aeroportuarios serán aquellas establecidas, revisadas y aprobadas únicamente por OSITRAN, careciendo de competencia la DGAC para opinar sobre la propuesta formulada por el Concesionario.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Regulación y Promoción Aeronáutica Civil

FERNANDO MOMIY HADA
Director de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

Memo # 1496 - 2008 - MTC/12-08

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DESPACHO
Fecha: 17 DIC 2008 Hora: 14:30
119180 Tema:

DCA	☐	Original	☐
DSA	☐	Acción	☐
DRP	☑	Atención	☑
.....	☐	Opinión	☐
.....	☐	Respuesta	☐
.....	☐	Informe	☐
.....	☐	Evaluación	☐
.....	☐	Devolución	☐
.....	☐	Fines	☐
.....	☐	Archivo	☐

Obs. 18 Fo. 1125

18 Dic 2008

INFORME Nº 175-2008-MTC/12.08

AL : Sr. ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

ASUNTO : Modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

REF. : Carta Nº 0807/2008/GG/AdP (P/D 119180).

FECHA : Lima, 16 DIC 2008

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual la firma Aeropuertos del Perú S.A., concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, presenta diversas propuestas para la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión; al respecto, debo informar que esta Dirección ha evaluado dichas propuestas dentro del marco técnico de su competencia, siendo las conclusiones como siguen.

1. Tema: Inclusión de Adicionales de Obra y Obra Nueva como conceptos a ser incluidos en la Cláusula 1.77.

   - Mediante Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.2008 y Memorando Nº 980-2008-MTC/12.08 del 21.08.2008 (Reg. 0420542008), cuyas copias se adjunta, fueron planteados los puntos de vista de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) respecto a los Adicionales de Obra, siendo la conclusión, que se apliquen los dispositivos legales vigentes relacionados con obras públicas.
   - En cuanto al concepto y al procedimiento para el reconocimiento de Obra Nueva, esta Dirección encuentra no procedente la propuesta planteada, en razón de que dicho concepto generaría nuevos componentes al proyecto original, situación para la cual, la Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública establece la necesidad de verificar la viabilidad del proyecto.

2. Tema: Incorporación del Numeral 8.24 – Inversiones Adicionales de Obra y por Obra Nueva.

   - En el citado Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.2008 (Numeral 7) se ha expuesto la opinión técnica de esta Dirección sobre la forma del reconocimiento de pago de las obras adicionales.

3. Tema: Incorporación del Numeral 2.6.4 – Estudios técnicos previos

   - Los perfiles SNIP de los aeropuertos incluidos en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, elaborados por el Concesionario y aprobados por OPI Transportes, establecen y reconocen el 7% del costo de las obras para Estudios de Ingeniería (dentro de Inversiones Intangibles que debe hacer el Concesionario en cada aeropuerto).

03

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Registro Nº 119180

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

MEMORANDO Nº 1496-2008-MTC/12.08

A : Señor Miguel Sánchez Del Solar Quiñones
Director General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

REF. : Memorándum Nº 1683-2008-MTC/25 (P/D 119180).

FECHA : Lima, 18 DIC. 2008

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual solicita pronunciamiento sobre la propuesta del Concesionario de incluir cinco modificaciones al Contrato de Concesión.

Al respecto, debo manifestarle que con Informe Nº 175-2008-MTC/12.08.DAE del 16.12.2008 de la Dirección de Regulación y Promoción, cuya copia se adjunta, se ha emitido el pronunciamiento solicitado, el cual cuenta con la conformidad de esta Dirección General.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Dirección General de Aeronáutica Civil

ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
19 DIC. 2008
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA 10:01 REG. Nº

04 anch

- Modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8

Al respecto, la opinión técnica de esta Dirección es que la adquisición de los puentes de embarque no tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje usando estos puentes. En tal razón, la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual deben contemplarse en los respectivos planes maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección de Regulación y Promoción

FERNANDO MOMIY HADA
Dirección de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

05 anexo

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES
24 MAR. 2009 Hora: 12:56
Expediente: 0140492009 Pase A:

DCA	☐	Conoc. y Fines	☐
DSA	☐	Acción	☐
DRP	☑	Atención	☐
.....	☐	Opinión	☐
.....	☐	Respuesta	☐
.....	☐	Informe	☐
.....	☐	Evaluación	☐
.....	☐	Devolución	☐
.....	☐	Coordinar Conmigo	☐
.....	☐	Archivo	☐

Obs. 18 Folios

Para coordinar con el Sr. Grau

INFORME Nº 076 -2009-MTC/12.08.DAE

AL : Sr. ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

ASUNTO : Opinión sobre proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

REF. : Memorándum Nº 435-2009-MTC/25 (Reg. 0140492009).

FECHA : Lima, 24 MAR 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCET), solicita la opinión de la DGAC sobre diversas cláusulas del proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión mencionado.

Al respecto, sobre cada una de las cláusulas planteadas, cabe manifestar lo siguiente:

- Modificación al numeral 1.77

  Esta Dirección manifiesta su conformidad en la inclusión de la definición de "Obras Adicionales" dentro de éste numeral, en razón de que mediante Informe Nº 072-2009-MTC/12.08.DAE del 25.07.2008 (cuya copia se adjunta), este Despacho había opinado oportunamente en tal sentido.

- Incorporación del numeral 8.24 (Procedimiento de las Obras adicionales)

  Sobre este punto, cabe reiterar lo sugerido en el citado Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE (numerales 6 y 7), en el sentido de que el reconocimiento y forma de pago de las Obras Adicionales de los proyectos que han sido aprobados bajo los dispositivos de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), debieran sujetarse a la normativa correspondiente; sin embargo, por tratarse de un tema estrictamente legal, no corresponde a la DGAC pronunciarse al respecto.

06 fs

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Registro N° 0140492009-A

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Internacional"

MEMORANDO N° 428-2009-MTC/12.08

A : Dr. Hjalmar R. Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Opinión sobre Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

REF. : Memorándum N° 435-2009-MTC/25 (Reg. 0140492009).

FECHA : Lima, 01 ABR. 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho solicita opinión sobre el proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión.

Al respecto, debo manifestarle que con Informe N° 076-2009-MTC/12.08.DAE del 24.03.2009 de la Dirección de Regulación y Promoción, cuya copia se adjunta, se ha emitido el pronunciamiento solicitado, el cual cuenta con la conformidad de esta Dirección General.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Dirección General de Aeronáutica Civil

ERNESTO LOPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES
MTC
06 ABR. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA 03:

Osuete

- Es de resaltar que la Unidad Formuladora de estos perfiles SNIP es la DGAC, consecuentemente, la opinión técnica sobre la procedencia de reconocer los gastos en Estudios de Ingeniería está dada.
- En cuanto a la forma de pago de estos Estudios y de los que requieran los Planes Maestros (obligación del Concesionario establecida en el Contrato de Concesión), se reitera que esta Dirección no tiene competencia para opinar sobre ello.

4. Tema: Modificación de la Cláusula 1.4, literal b) del Apéndice 8 del Contrato

- Sobre la propuesta del Concesionario de que la obligación de contar con puentes de embarque sea incluida únicamente cuando un aeropuerto cuente con un tráfico superior a 1'000,000 de pasajeros; cabe señalar que, por no ser éste un tema de infraestructura aeroportuaria o de seguridad aeronáutica sino de nivel de servicio (comodidad y confortabilidad de los pasajeros), esta Dirección opina que la propuesta del Concesionario debe tratarse en el marco contractual y financiero.

5. Tema: Incorporación de párrafo adicional en Numeral 7.7.7

- Sobre la propuesta del Concesionario de que, a partir del 01 de enero de 2010 los aeropuertos de Piura, Chiclayo y Pisco homologuen sus tarifas con las vigentes para los 9 aeropuertos de la red aeroportuaria entregada en concesión a la fecha de cierre, se señala lo siguiente:

  - Según el numeral 7.7.4 del Contrato de Concesión, el Concedente y el Concesionario podrán solicitar a OSITRAN, en cualquier momento, la modificación de las Tarifas señaladas en el Anexo 7 del mismo. En este sentido, las condiciones y requisitos para la modificación solicitada deberán acogerse a lo establecido en el Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN.
  - Por lo tanto, las tarifas que el Concesionario cobre por los servicios aeroportuarios serán aquellas establecidas, revisadas y aprobadas únicamente por OSITRAN, careciendo de competencia la DGAC para opinar sobre la propuesta formulada por el Concesionario.

Atentamente,

FERNANDO MOMIY HADA
Dirección de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

c.c.: MTC/12.08
FMH/ehh.
15.12.2008
C:\Reg.Prom.2008/Concesiones 1er. Grupo/Informes/
DRP-DGAC. Modif.Contrato.AdP.

Desarrollo Aeroportuario

PROMOCIÓN V°B° DRP - DGAC

08 ocho

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Oficina de T. Documentario
17 DIC. 2008
RECIBIDO
HORA: 14:30 pm

INFORME Nº 175 -2008-MTC/12.08

AL : Sr. ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

ASUNTO : Modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

REF. : Carta Nº 0807/2008/GG/AdP (P/D 119180).

FECHA : Lima, 16 DIC 2008

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual la firma Aeropuertos del Perú S.A., concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, presenta diversas propuestas para la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión; al respecto, debo informar que esta Dirección ha evaluado dichas propuestas dentro del marco técnico de su competencia, siendo las conclusiones como siguen.

1. Tema: Inclusión de Adicionales de Obra y Obra Nueva como conceptos a ser incluidos en la Cláusula 1.77.

   - Mediante Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.2008 y Memorando Nº 980-2008-MTC/12.08 del 21.08.2008 (Reg. 0420542008), cuyas copias se adjunta, fueron planteados los puntos de vista de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) respecto a los Adicionales de Obra, siendo la conclusión, que se apliquen los dispositivos legales vigentes relacionados con obras públicas.
   - En cuanto al concepto y al procedimiento para el reconocimiento de Obra Nueva, esta Dirección encuentra no procedente la propuesta planteada, en razón de que dicho concepto generaría nuevos componentes al proyecto original, situación para la cual, la Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública establece la necesidad de verificar la viabilidad del proyecto.

2. Tema: Incorporación del Numeral 8.24 – Inversiones Adicionales de Obra y por Obra Nueva.

   - En el citado Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.2008 (Numeral 7) se ha expuesto la opinión técnica de esta Dirección sobre la forma del reconocimiento de pago de las obras adicionales.

3. Tema: Incorporación del Numeral 2.6.4 – Estudios técnicos previos

   - Los perfiles SNIP de los aeropuertos incluidos en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, elaborados por el Concesionario y aprobados por OPI Transportes, establecen y reconocen el 7% del costo de las obras para Estudios de Ingeniería (dentro de Inversiones Intangibles que debe hacer el Concesionario en cada aeropuerto).

Dirección de Regulación y Promoción DGAC Vº Bº

09 reserve

3. Posteriormente, mediante Memorándum Nº 435-2009-MTC/25 del 10.03.2009, la DGCET remitió a la DGAC el proyecto del Quinto Addendum al Contrato, reiterando su solicitud de opinión sobre el mismo tema.
4. En esta oportunidad, teniendo a la vista el Expediente Técnico ETE-SPQT-TE-0062 (Remodelación de Flujos del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Iquitos), presentado por el Concesionario a la DGAC para su aprobación con opinión favorable de OSITRAN en el marco contractual correspondiente a "Obras Obligatorias", en el que no se preveía realizar obras para ubicar o construir una sala de embarque en el segundo nivel, desde el cual se pudiera acceder a los mencionados puentes de embarque y, además, considerando que las obras más importantes de desarrollo y expansión de los terminales deben plasmarse en los respectivos Planes Maestros, esta Dirección, mediante Informe Nº 076-2009-MTC/12.08.DAE del 24.03.2009, opinó lo siguiente:

   "Al respecto, la opinión técnica de esta Dirección es que la adquisición de los puentes de embarque no tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje usando estos puentes. En tal razón, la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual debe contemplarse en los respectivos planes maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda."
5. De lo expuesto se desprende que esta Dirección no plantea el retiro de la implementación de los puentes de embarque, limitándose a opinar; primero que, no habiendo una reglamentación específica al respecto y no siendo un tema de seguridad ni de infraestructura, correspondía tratarlo en el marco contractual y financiero, en razón de que los recursos para su adquisición provienen de fondos públicos; y, segundo, que no existe la infraestructura adecuada que ~~pueda~~ permitir el uso de los puentes de embarque, en razón de que la remodelación de flujos de los terminales que viene haciendo el Concesionario, no prevé a corto plazo la construcción de salas de embarque en el segundo nivel desde donde puedan accederse a dichos puentes, como sí lo tiene el Aeropuerto del Cusco.

Atentamente,

FERNANDO MOMIY HADA
Dirección de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

C.C. : MTC/12.08
ELM/FMH/ehh
19.05.2009.
T/Aeroportuario/DAE-2009/Concesiones.Primer.Grupo/
Informes/DRP-DGAC.Modif.Contrato.Concesión(4)

CARGO

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Desenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Oficina de T. Documentario
28 MAYO 2009
RECIBIDO
Hora: 08:49

INFORME Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE

AL : Sr. ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

ASUNTO : Opinión sobre proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

REF. : Oficio Nº 068-09-GRE-OSITRAN (P/D 056153).

FECHA : Lima, 27 MAY 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual OSITRAN solicita complementar y ampliar el sustento técnico en relación a los efectos sobre la seguridad y la menor calidad de servicio que se podrían derivar de retirar el requerimiento de implementación de los puentes de embarque para el Aeropuerto de Iquitos, cuando el flujo exceda de los 500,000 pasajeros al año.

Al respecto, debo informar lo siguiente:

1. Mediante Memorándum Nº 1683-2008-MTC/25 del 05.11.2008, la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCET) trasladó a la DGAC, solicitando opinión técnica, la propuesta del Concesionario AdP sobre modificaciones al Contrato de Concesión, entre ellos el siguiente, cuyo texto es como sigue:

   "4. Modificación de la Cláusula 1.4 literal b) del Apéndice 8 del Contrato

   1.4.B) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto.
   Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar o mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.
   Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública únicamente cuando un aeropuerto cuente con un tráfico superior a un millón de pasajeros (1'000,000)."

2. Considerando que esta Dirección no tiene conocimiento de reglamentación que fije el número mínimo o máximo para la obligatoriedad del uso de los puentes de embarque y que, además, con el criterio de que la falta de estas instalaciones no atentan contra la seguridad de los pasajeros, con Informe Nº 175-2008-MTC/12.08 del 16.12.2008, se emitió el siguiente pronunciamiento:

   - **"Sobre la propuesta del Concesionario de que la obligación de contar con puentes de embarque sea incluida únicamente cuando un aeropuerto cuente con un tráfico superior a 1'000,000 de pasajeros; cabe señalar que, por no ser éste un tema de infraestructura aeroportuaria o de seguridad aeronáutica sino de nivel de servicio (comodidad y confortabilidad de los pasajeros), esta Dirección opina que la propuesta del Concesionario debe tratarse en el marco contractual y financiero."**

Dirección de Regulación y Promoción - DGAC - V° B°

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

CARGO

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Registro Nº 0123582009

INFORME Nº 063 -2009-MTC/12.08.DAE

AL	:	Sr. ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH Director General de Aeronáutica Civil
ASUNTO	:	Modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.
REF.	:	Memorándum Nº 393-2009-MTC/25 (Reg. 0123582009).
FECHA	:	Lima, 13 MAR 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCET), solicita el pronunciamiento de la DGAC sobre la propuesta de modificar la Cláusula 1.4, literal b) del Apéndice 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincia.

Sobre dicha propuesta de modificación, que establecería la obligación de incluir los puentes de embarque en proyectos de inversión pública, únicamente cuando un aeropuerto cuente con un tráfico superior a un millón de pasajeros (actualmente el Contrato establece un volumen de 350,000 pasajeros para ello), esta Dirección, con Informe Nº 175-2008-MTC/12.08 del 16.12.2008 y la DGAC, con Memorando Nº 1496-2008-12.08 del 18.12.2008, se ha pronunciado oportunamente.

Al respecto cabe reiterar que, no siendo éste un tema de seguridad operacional ni de infraestructura aeroportuaria y no existiendo normas específicas sobre ello, la conveniencia de instalar dichos puentes de embarque para comodidad de los pasajeros, debe analizarse en el marco estrictamente contractual y financiero.

Atentamente,

FERNANDO MOMIY HADA
Dirección de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

C.C. : MTC/12.08
ELM/FMH/ehh
11.03.2009.
T/Aeroportuario/DAE-2009/Concesiones.Primer.Grupo/
Informes/DRP-DGAC.Modif.Contrato.Concesión

Desarrollo Aeroportuario - DRP - DGAC
Dirección de Regulación y Promoción - DGAC
V° B°

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Oficina de T. Documentario
13 MAR. 2009
RECIBIDO
Hora: 10:35

doce

1er. grupo

CARGO

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Registro Nº 0123582009

INFORME Nº 067 -2009-MTC/12.08.DAE

AL	:	Sr. ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH Director General de Aeronáutica Civil
ASUNTO	:	Modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.
REF.	:	Memorándum Nº 393-2009-MTC/25 (Reg. 0123582009).
FECHA	:	Lima, 17 MAR 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCET), solicita el pronunciamiento de la DGAC sobre la propuesta de modificar la Cláusula 1.4, literal b) del Apéndice 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincia.

Al respecto, cabe señalar que esta Dirección, con Informe Nº 175-2008-MTC/12.08 del 16.12.2008 y la DGAC, con Memorando Nº 1496-2008-12.08 del 18.12.2008, se ha pronunciado oportunamente; sin embargo, debe agregarse que no siendo éste un tema de seguridad operacional ni de infraestructura aeroportuaria, la conveniencia de instalar dichos puentes de embarque para comodidad de los pasajeros, debe analizarse conjuntamente con la ampliación vertical del terminal de pasajeros, considerando que el embarque y desembarque mediante el uso de los puentes se hace desde y hacia el segundo piso.

En tal razón, esta Dirección encuentra razonable modificar la aludida Cláusula contractual, en el sentido de que la necesidad de los puentes de embarque serán analizadas conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinadas a su vez, por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan Maestro respectivo.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Oficina de T. Documentario
17 MAR. 2009
RECIBIDO
Hora: 10:11

FERNANDO MOMIY HADA
Dirección de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

C.C. : MTC/12.08
ELM/FMH/ehh
16.03.2009
T/Aeropuerto/DAE-2009/Concesiones.Primer.Grupo/
Informes/DRP-DGAC.Modif.Contrato.Concesión

Desarrollo Aeroportuario DRP - DGAC Vº Bº

Dirección de Regulación y Promoción DGAC Vº Bº

13 Area

- Modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8

Al respecto, la opinión técnica de esta Dirección es que la adquisición de los puentes de embarque no tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje usando estos puentes. En tal razón, la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual deben contemplarse en los respectivos planes maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda.

Atentamente,

FERNANDO MOMIY HADA
Dirección de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

C.C. : MTC/12.08
ELM/FMH/ehh
22.03.2009.
T/Aeroportuario/DAE-2009/Concesiones.Primer.Grupo/
Informes/DRP-DGAC.Modif.Contrato.Concesión(2)

Desarrollo Aeroportuario DRP - DGAC

14 cabrc

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

CARGO

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Oficina de T. Documentario
24 MAR. 2009
RECIBIDO
Hora: 2:56 pm

INFORME Nº 076-2009-MTC/12.08.DAE

AL : Sr. ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

ASUNTO : Opinión sobre proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

REF. : Memorándum Nº 435-2009-MTC/25 (Reg. 0140492009).

FECHA : Lima, 24 MAR 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCET), solicita la opinión de la DGAC sobre diversas cláusulas del proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión mencionado.

Al respecto, sobre cada una de las cláusulas planteadas, cabe manifestar lo siguiente:

- Modificación al numeral 1.77

  Esta Dirección manifiesta su conformidad en la inclusión de la definición de "Obras Adicionales" dentro de éste numeral, en razón de que mediante Informe Nº 072-2009-MTC/12.08.DAE del 25.07.2008 (cuya copia se adjunta), este Despacho había opinado oportunamente en tal sentido.

- Incorporación del numeral 8.24 (Procedimiento de las Obras adicionales)

  Sobre este punto, cabe reiterar lo sugerido en el citado Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE (numerales 6 y 7), en el sentido de que el reconocimiento y forma de pago de las Obras Adicionales de los proyectos que han sido aprobados bajo los dispositivos de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), debieran sujetarse a la normativa correspondiente; sin embargo, por tratarse de un tema estrictamente legal, no corresponde a la DGAC pronunciarse al respecto.

Dirección de Regulación y Promoción Aeroportuaria - DRP - DGAC Vº Bº
Dirección de Asuntos Económicos - DGAC Vº Bº

15 pers

conformidad respecto de la solicitud de modificación presentada por Aeropuertos del Perú S.A[2].

Asimismo, luego de haber eliminado de la Addenda la modificación al numeral 7.7.7 (referido a las tarifas), el Concesionario manifestó su conformidad mediante correo electrónico de fecha 28 de abril de 2009.

V- CONCLUSIONES

Por lo expuesto en el presente Informe, consideramos lo siguiente:

5.1 El presente Addendum tiene por objeto incluir la definición y procedimiento de pago y aprobación de las obras adicionales; agilizar el proceso de aprobación de los Planes Maestros; indicar que la instalación de puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos se realizará de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro; y definir la modalidad de pago de los Estudios Técnicos Previos.

5.2 Se ha cumplido con acreditar que el presente Addendum al Contrato de Concesión respeta la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, y el equilibrio económico-financiero de las partes.

5.3 El Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú es legalmente viable, y cuenta con la conformidad del Concedente, del Concesionario, y del Acreedor Permitido.

VI- RECOMENDACIONES

En virtud a lo señalado en el presente informe, se recomienda lo siguiente:

6.1 Consideramos procedente la suscripción del Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

6.2 Remitir el proyecto de Addendum y el presente informe a OSITRAN a efectos que dicha entidad emita opinión técnica no vinculante.

Atentamente,

Rita Cornejo Lanao
Asesor Legal

Silvia Dávalos Mejía
Asesor Financiero

[2] Al respecto, cabe señalar el único Acreedor Permitido en el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos del Perú es el Banco Continental.

intenta modificar las condiciones, naturaleza, características o el objeto del Contrato de Concesión, pues las modificatorias atienden a aspectos secundarios distintos de la naturaleza del contrato que es entregar al Concesionario el diseño, construcción, mejora, mantenimiento, y explotación de los 12 aeropuertos de provincia del norte, bajo la modalidad Cofinanciada.

Finalmente, debemos precisar que en el Addendum al Contrato de Concesión se deja establecido expresamente (Cláusula Cuarta) que *"las modificaciones realizadas en el presente Addendum no generan obligación alguna de EL CONCEDENTE de resarcir o compensar a EL CONCESIONARIO"*; así como, en la cláusula Quinta se señala que las modificaciones introducidas en el Contrato de Concesión, las demás disposiciones del Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, del Primer, Segundo, Tercer y Cuarto Addendum a el Contrato de Concesión permanecen vigentes y con plena validez.

4.7 RESPECTO DEL EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO DE AMBAS PARTES

De acuerdo a lo indicado en la Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión, uno de los requisitos para que se puedan realizar las modificaciones a los contratos de concesión es que se respete el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

Al respecto, resulta pertinente señalar que la Cláusula 19.1 del Contrato de Concesión establece que las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato de Concesión el equilibrio económico- financiero de éste, para lo cual se indica que el Contrato de Concesión se encuentra en una situación de equilibrio económico- financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados entre las Partes.

Por lo expuesto, consideramos que el presente Addendum al Contrato de Concesión respeta el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes, así como mantiene la distribución de riesgos entre los mismos; todo lo cual constituye requisito indispensable para realizar una modificación al Contrato de Concesión.

4.8 DE LA CONFORMIDAD DEL CONCESIONARIO Y DEL ACREEDOR PERMITIDO

Cabe señalar que mediante Carta N° 0347/2009/GG/AdP de fecha 13 de abril de 2009, Aeropuertos del Perú S.A manifestó a la Dirección General de Concesiones en Transportes su conformidad al Proyecto de Quinto Addendum al Contrato de Concesión, indicando adicionalmente que el texto que se les hizo llegar responde a las coordinaciones sostenidas con las distintas direcciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su empresa.

En el mismo sentido, mediante Carta s/n de fecha 24 de abril de 2009, el BBVA Banco Continental, Acreedor Permitido de ADP, ha manifestado su

El Concedente cancelará dichos ETPs con los fondos disponibles de la estructuración financiera y si no existiesen fondos serán pagos con liquidación, conforme el procedimiento establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

4.5 RESPECTO DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS CONTRACTUALMENTE CONVENIDAS

Por el presente Addendum al Contrato de Concesión se pretende que todas las obligaciones y derechos del Concesionario, estipulados en el Contrato de Concesión, se mantengan; en este sentido, si bien las obras adicionales no se encontraban previstas de manera expresa en el Contrato de Concesión, son inversiones que deben ser asumidas por el Concedente, a efectos que las ORIs, OSEs, las Obras de Plan Maestro, OART, Rehabilitación, y Mejoramiento en Infraestructura de lado Aire puedan ser realizadas en su totalidad. Mediante la presente Addenda se quiere dar un tratamiento a una realidad existente cuando se da la construcción de las obras previstas en el Contrato de Concesión y que están a cargo del Concesionario.

Respecto del procedimiento de los Planes Maestros, lo que se pretende es agilizar el trámite de aprobación de dichos documentos, manteniendo la esencia de lo señalado originalmente en el Contrato de Concesión que es que los planes Maestros son elaborados por el Concesionarios, aprobados por el Concedente (a través de la Dirección de Aeronáutica Civil) contando con la opinión técnica de OSITRAN.

Asimismo, la modificación referida al Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Iquitos respeta las condiciones técnicas y económicas del Contrato de Concesión toda vez que los puentes de embarque (mangas) se instalarán y dicho costo será asumido por el Concedente, sin embargo se propone que dicha inversión sea realizada cuando la demanda así lo requiera, lo cual deberá incluirse en el Plan Maestro respectivo.

Finalmente, y respecto de los estudios técnicos previos se no se genera una mayor obligación o derecho para alguna de las partes, toda vez que el numeral 9.12 del Contrato de Concesión ya prevee que el cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el Concedente en las Bases y en el Contrato de Concesión, y los ETPs son estudios que ya se encontraban previstos deben ser reconocidos al Concesionario, toda vez que son necesarios para la realización de las obras o de los Planes Maestros.

Por consiguiente, las condiciones económicas contractualmente convenidas no se ven alteradas por la presente Addenda.

4.6 RESPECTO DE LA NATURALEZA DE LA CONCESIÓN

En el punto 4.5 del presente informe hemos acreditado que las condiciones técnicas económicas establecidas en el Contrato de Concesión se están respetando.

En efecto, mediante el presente Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, no se

Si el CONCEDENTE optara por la modalidad de pago PAO tiene la facultad de elegir, a su vez, entre dos formas de pago: Pago a través de Certificados de Aceptación de Obra (CAO) y Pago diferidos con los Fondos del Fideicomiso"

De lo expuesto se desprende que los estudios necesarios para el Plan Maestro estudios deben ser pagados por el Concedente, el cual debe escoger entre la modalidad de pago: PAO o Liquidación.

Siendo ello así, consideramos conveniente analizar los Estudios Técnicos Previos que se realicen y que terminen en una obra, y aquellos estudios técnicos que el Concesionario deba realizar pero que no concluyan en una obra.

a) Respecto de los ETPs que concluyen con obras

Los estudios técnicos vinculados a las Obras de Rápido Impacto, Labores de Mantenimiento Correctivo, Obras de Seguridad, Ampliación, Remodelación de Terminal, Equipamiento no considerado como mínimo, Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura en el Lado Aire ,se propone aplicarles el mismo mecanismo de pago previsto para las citadas obras, de acuerdo al Contrato de Concesión.

En tal sentido, (i) los estudios vinculados a las ORIS se pagarán *conforme al* mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión; (ii) los estudios vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión; (iii) los estudios vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO; y (iv) los estudios vinculados con Inversiones de Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura de lado Aire se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

b) Respecto de los ETps que no concluyen en obra

Existen algunos estudios técnicos previos que no necesariamente concluyen con una obra, como son los estudios de Planes Maestros.

Estos estudios relacionados a los Planes Maestros pueden ser de carga; medio ambiente; levantamiento de obstáculos; topográficos; señalización; apoyo a la navegación aérea; de proyecciones de tráfico; de mercado entre otros.

De acuerdo a la información proporcionada por el Concesionario, mediante Carta N° 0376/2009/GG/Adp de fecha 23.04.09 el monto estimado por Plan Maestro para cada uno de los aeropuertos es de US$ 150,000, y el monto a liquidar al MTC durante el año 2009 ascendería a US$ 900,000.00 y durante el año 2010 a US$ 900,000.00

En tal sentido, el mecanismo de pago propuesto para los estudios técnicos previos de los planes maestros aprobados es que los mismos se remitan a Ositrán para que se paguen como inversiones PAO.

19 diecinueve

previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo.

Al respecto, debemos indicar que según Resolución de Consejo Directivo N° 046-2007-CD-OSITRAN interpretó el Contrato de Concesión del Primer Grupo de aeropuertos de Provincia de la República del Perú que el mecanismo para realizar el pago de los Estudios Técnicos Previos para la ejecución de las Obras e inversiones en equipamiento es el Pago de Obras (PAO).

Asimismo, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-2008-CD-OSITRAN declaró fundada la preextensión alternativa del Recurso de Reconsideración formulado por ADP, y en consecuencia, en vía de integración del Contrato de Concesión declaró que los ETPs que no generarán obras por motivos exógenos al Concesionario; los ETPs que no concluyen que debe realizarse una obra pero que estén relacionados con distintas obras, están incluidos dentro del alcance del Cofinanciamiento y dan lugar a la aplicación del mecanismo de pago vía PAO, con independencia de si se les puede o no vincular a una obra en particular, en concordancia con lo establecido en la Cláusula 9.12 del Contrato de Concesión y la Circular N° 30.

Al respecto, el Numeral 9.12 del Contrato de Concesión establece que *"El Cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el CONCEDENTE estipulados en las Bases y en el Contrato, más el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tipo de impuesto que pueda surgir en el futuro".*

Por otro lado la Circular N° 30 de fecha noviembre de 2005 señala que *"para la determinación del PAO se incluirá todos los gastos y desembolsos relacionados con las inversiones destinados a operaciones aeroportuarias a realizarse, durante el periodo de la Concesión. Estos desembolsos serán constituidos por: estudios requeridos para la elaboración de expedientes técnicos, estudios de ingeniería y de desarrollo aeroportuario del Pan Maestro, emergen de rentabilidad para el concesionario, porcentajes para el supervisor de obra y gastos financieros relacionados con el financiamiento de las inversiones."*

Ahora bien, el Anexo 17 del Contrato de Concesión regula el "Esquema de pago de cofinanciamiento" establece lo siguiente:

"Queda expresamente establecido que los componentes PAO y Liq contenidos en las fórmulas 17.1 y 17.2, constituyen dos modalidades de pago alternativas y excluyentes entre sí.

El CONCEDENTE tiene la facultad de elegir entre las modalidades de pago PAO y Liq, definidas en los numerales 2.5 y 2.6 del presente Anexo, respectivamente. El PAO constituye la primera alternativa de pago a elegir por parte del CONCEDENTE y el pago a través de Liquidaciones, la segunda alternativa.

Contrato de Concesión por el siguiente texto:

"1.4 *Terminal de Pasajeros*

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.

Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinado por los estudios de la demanda, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro.

4.4 RESPECTO DE LOS ESTUDIOS TECNICOS PREVIOS

Se propone incluir el numeral 2.6.4 del Anexo 17 - Esquema de Pago de Cofinanciamiento, quedando redactado con el siguiente texto.

2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:

a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

b) Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

c) Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario: se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera.

d) Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:

- *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO*
- *Reconocidos como inversiones PAO, se cancelarán al Concesionario con los fondos disponibles de la Estructuración Financiera, de encontrarse vigente. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*

e) Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo

21 veintiu

"1.4 Terminal de Pasajeros

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto (...)"

Mediante Informe N° 067-2009-MTC/12.08.DAE de fecha 17.03.2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil opinó sobre la conveniencia de modificar la citada cláusula vigente de modo que se relacione la necesidad de los puentes de embarque con las ampliaciones de los terminales de pasajeros, en razón de que dichos puentes requieren de infraestructura adecuada para su funcionamiento. Los estudios para el Plan Maestro respectivo conllevarían a determinar el número de pasajeros que requeriría un segundo nivel en el terminal en cada caso, desde el cual se embarcarían usando los citados puentes de embarque.

Siendo diferentes las áreas disponibles de los terminales en cada aeropuerto, el requerimiento de sus ampliaciones y el uso de los puentes no debería estar sujeto a un número mínimo de pasajeros, sino a la infraestructura que permita su funcionamiento.

Asimismo, con Informe N° 076-2009-MTC/12.08.DAE, remitido a esta Dirección mediante Memorandum N° 428-2009-MTC/12.08, la Dirección General de Aeronáutica Civil señala que la adquisición de los puentes de embarque no tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje usando estos puentes. En tal razón, la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual deben contemplarse en los respectivos Planes Maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda.

Por otro lado, debemos indicar que la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto mediante Memorandum N° 504-2009-MTC/09.02 indicó que en una reunión sostenida con la Dirección General de Aeronáutica Civil se concordó que la conveniencia de instalar los puentes de embarque para comodidad de los pasajeros debe analizarse conjuntamente con la ampliación vertical del terminal de pasajeros , considerando que el embarque y desembarque mediante el uso de los puentes se hace desde y hacia el segundo piso.

En tal sentido, la OPP del MTC señaló que en concordancia con la Dirección General de Aeronáutica Civil, encuentran razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizados conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinados a su vez, por lo estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan Maestro Respectivo.

En tal sentido, se propone modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del

calendario para emitir su pronunciamiento, y un plazo similar a la DGAC para aprobarlo, de corresponder.

4.2 RESPECTO DE LA TRAMITACIÓN DE LOS PLANES MAESTROS

A la fecha, de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión, el Concesionario presenta los Planes Maestros de Desarrollo a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), éste lo remite a OSITRAN, para su evaluación correspondiente. Una vez que OSITRAN ha emitido su opinión, dicho documento es derivada nuevamente a la DGAC para su evaluación, y de ser el caso su aprobación, mediante una Resolución Directoral.

Al respecto, y a efectos de agilizar el trámite de aprobación, se propone que cuando los planes maestros lleguen a la DGAC para su aprobación, ya cuenten con la opinión previa de OSITRAN, es decir, que la presentación de los citados documentos sean directamente a OSITRAN y una vez que se cuente con su respectiva conformidad, se remitan a la DGAC para su evaluación final y aprobación de ser el caso.

Mediante Informe N° 088-2009-MTC/12.08 DAE remitido a esta Dirección con Memorandum N° 461-2009-MTC/12.08, la DGAC solicita a esta Dirección evalúe la propuesta de modificatoria sobre presentación de Planes Maestros en el Quinto Addendum al Contrato de Concesión, en el sentido que los Planes Maestros sean directamente presentados a OSITRAN, quien, con opinión favorable, los trasladará a la DGAC para su evaluación y aprobación.

Finalmente, cabe mencionar que este mecanismo (la presentación al OSITRAN) del Plan Maestro ya ha sido contemplado en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez[1].

En tal sentido, y a fin de agilizar y reducir los plazos para el trámite establecido para la aprobación de los Planes Maestros se propone modificar el numeral 8.3.3 del Contrato de Concesión y que quede redactado de la siguiente manera:

"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.

El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con su conformidad éste último, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva"

4.3 RESPECTO DEL REQUISITO DE LOS PUENTES DE EMBARQUE PAR EL AEROPUERTO DE IQUITOS

El Contrato de Concesión establece en el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, lo siguiente:

---

[1] 1.26.
(...)Plan Maestro Detallado de Desarrollo. El Plan Maestro Detallado de desarrollo deberá ser remitido a OSITRAN para su evaluación, dentro de los ciento ochenta (180) días siguientes a la Fecha de Cierre. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá basarse en el Plan Maestro Conceptual de Desarrollo.

original. Para tal efecto, los pagos correspondientes serán aprobados por el Titular de la Entidad.

En el supuesto de que resultara indispensable la realización de prestaciones adicionales de obra por deficiencias del Expediente Técnico o situaciones imprevisibles posteriores a la suscripción del contrato, mayores a las establecidas en el segundo párrafo del presente artículo y hasta un máximo de cincuenta por ciento (50%) del monto originalmente contratado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al proyectista, el Titular de la Entidad podrá decidir autorizarlas. Para ello se requerirá contar con la autorización del Titular de la Entidad, debiendo para la ejecución y el pago contar con la autorización previa de la Contraloría General de la República y con la comprobación de que se cuentan con los recursos necesarios. En el caso de adicionales con carácter de emergencia dicha autorización se emitirá previa al pago. La Contraloría General de la República contará con un plazo máximo de quince (15) días hábiles, bajo responsabilidad, para emitir su pronunciamiento. Dicha situación debe ponerse en conocimiento de la Comisión de Presupuesto y Cuenta General de la República del Congreso de la República y del Ministerio de Economía y Finanzas, bajo responsabilidad del Titular de la Entidad".

En efecto, para el caso de las obras públicas se prevee que siempre y cuando las prestaciones adicionales respondan a la finalidad del contrato original, se puede contratar hasta por el 15% (quince por ciento) del monto total del contrato original. Caso contrario, es decir, si la prestación adicional superara el 15% será necesaria la autorización de Contraloría.

Ello responde a la lógica de ser eficientes y no interrumpir la dinámica de la terminación de la obra, siempre y cuando el costo de estos *"adicionales"* sea inferior al 15% del monto total del contrato. Sin embargo, si fuera necesario realizar un gasto de mayor envergadura (la Ley ha señalado que el monto sea mayor a 15% del contrato original) para poder terminar una obra, resulta razonable que este expediente técnico sea evaluado por el Titular de la Entidad, y que antes de la ejecución y pago de la misma se cuente con la autorización de Contraloría.

En este sentido, si bien las concesiones tienen un tratamiento distinto a las obras públicas, para regular el procedimiento que se va dar a las "obras adicionales" hemos considerado conveniente replicar lo previsto en la Ley de Contrataciones del Estado, aplicándolo al caso en particular.

Por lo expuesto, proponemos lo siguiente:

i. OSITRAN reconozca el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado, suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del Contrato de Concesión; y
ii. Cuando las Obras Adicionales sean mayores al 15% del expediente técnico aprobado, deben ser aprobadas por el Concedente (DGAC) con opinión previa de OSITRAN. El procedimiento que se establece para ello es otorgar al organismo regulador un plazo de diez (10) días

4.1.2 Procedimiento para las obras adicionales cuando sean menores o iguales al 15% del expediente técnico, y cuando sobrepasen dicho límite.

Se propone adicionar a EL CONTRATO DE CONCESIÓN, el numeral 8.24 con el siguiente texto:

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del expediente técnico aprobado

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado contrato original suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

8.24.2 Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% del expediente técnico aprobado

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, éstas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

Una vez aprobado el expediente, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO.

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos".

Sobre el particular debemos indicar que para determinar el procedimiento de las obras adicionales, estamos tomando como referencia lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1017 - Ley de Contrataciones del Estado.

En efecto, el artículo 41° de la citada norma establece lo siguiente:

"Artículo 41.- Prestaciones adicionales, reducciones y ampliaciones

(...)Tratándose de obras, las prestaciones adicionales podrán ser hasta por el quince por ciento (15%) del monto total del contrato original, restándole los presupuestos deductivos vinculados, entendidos como aquellos derivados de las sustituciones de obra directamente relacionadas con las prestaciones adicionales de obra, siempre que ambas respondan a la finalidad del contrato

26 veintiséis

Al respecto, debemos señalar que mediante Carta N° 0157/2009/GG/AdP, el Concesionario ha indicado que en toda inversión es factible de generar "obras adicionales" por transparencia y considerando que el pago que se realiza de estas obras son recursos públicos. Sin embargo, señalan que es necesario contar con una definición en el Contrato de Concesión que precise que esto es posible. Asimismo, manifiestan que los conceptos de intervenciones adicionales que surgen como consecuencia de la ejecución de un plan de obras están permitidos en la Ley de Contrataciones vigente.

Por otro lado, la Dirección de Aeronáutica Civil mediante Informe N° 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.08 ha señalado que " *(...)los expedientes técnicos de obras son elaborados en gabinete en base a consideraciones y supuestos técnicos teóricos (calidad de suelos, distancias de canteras, rendimiento de equipos mecánicos, presencia de lluvias, suministro de materiales, metrados de actividades etc) que durante el desarrollo de los trabajos son muy suceptibles de variar, originando trabajos adicionales o deductivos y ampliaciones de plazos teóricos (calidad de sueldos, distancia de canteras, rendimiento de quipos mecánicos, presencia de lluvias, suministro de materiales, metrados de actividades etc) que durante el desarrollo de los trabajos son muy susceptibles de variar, originando trabajos adicionales o deductivos y ampliaciones de plazo, siendo responsabilidad de la supervisión de obra la verificación o validación de las causales que los originan.*

En ese sentido, la Dirección General de Aeronáutica Civil concluye que es procedente reconocer adicionales y/o deductivos.

Al respecto, debemos indicar que la Ley de Adquisiciones y Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Legislativo 1017 regula el concepto de las *"obras adicionales"*.

En efecto, es factible que en todo proyecto sea necesaria la construcción de obras que deban realizarse para poder cumplir con el objetivo de la obra principal, aprobada mediante los expedientes técnicos por el Estado Peruano.

Por otro lado, cabe señalar que la definición propuesta para "Obras Adicionales" en el Contrato de Concesión puede aplicarse a todas las obras e inversiones que debe realizar el Concesionario, según lo dispuesto en el mencionado Contrato de Concesión que son: (i) Obras obligatorias; Obras del Plan Maestro de Desarrollo; (iii) Obras de Rehabilitación y Mejoramiento; (iv) Inversiones en Mantenimiento; (v) y Equipamiento.

Por lo expuesto, consideramos que es viable y conveniente que el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú regule el concepto de las *"obras adicionales"* y poder de esta manera dar solución al problema de los trabajos que tiene que realizarse para poder terminar la obra, pero que no se encuentran contemplados en el expediente técnico aprobado.

26 veintiseis

3.4 Contrato de Concesión

3.4.1 Modificaciones al Contrato de Concesión

La Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión establece que toda adición, modificación al Contrato por cualquiera de las partes 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, señalando que se deberá contar con la opinión técnica del Regulador (OSITRAN) y siempre que las modificaciones respeten la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

Por otro lado, el numeral 17.3 de la Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión referida a las modificaciones del Contrato de Concesión establece que de conformidad con el Artículo 33° del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el Contrato de Concesión, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público.

Asimismo, el numeral 17.5 señala que *"la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes"*.

IV-EXPOSICIÓN DE HECHOS Y ARGUMENTOS QUE FUNDAMENTAN LA SOLICITUD DE ADDENDUM DEL CONCEDENTE Y CONCESIONARIO

A continuación, pasamos a exponer los hechos y argumentos que fundamentan la solicitud de Addendum al Contrato de Concesión propuesta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos del Perú:

4.1 RESPECTO DE LAS CLÁUSULAS DE OBRAS ADICIONALES

4.1.1 Inclusión de la denominación de "Obras Adicionales"

Mediante la presente Addenda se propone incluir en el numeral 1.77 el concepto de Obras Adicionales, con el siguiente texto:

- *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*

27 cuartas

III- MARCO LEGAL

3.1 Decreto Supremo N° 059-96-PCM

De acuerdo a lo establecido en los artículos 32° y 33° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM, Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (en adelante TUO), se permiten realizar modificaciones al Contrato de Concesión siempre que se respete:

a) La naturaleza de la Concesión;
b) Las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y
c) El equilibrio financiero para ambas partes.

3.2 Decreto Supremo N° 060-96-PCM

El Reglamento del TUO, aprobado mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM establece lo siguiente:

> *"Artículo 30.- Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:*
> *(...)*
> *f) modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes;"* (el subrayado es nuestro)

3.3 Decreto Supremo N° 108-2006-EF

En el mismo sentido, el Decreto Supremo N° 108-2006-EF, el cual establece precisiones con relación a los alcances de algunos aspectos del TUO señala en su artículo 3° lo siguiente:

> *Artículo 3.- De la naturaleza del cofinanciamiento*
> *En el caso de concesiones cofinanciadas por el Estado, a que se refiere el inciso c) del Artículo 14 del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM y normas modificatorias, los montos que perciba el concesionario por la ejecución y explotación de la obra y/o prestación del servicio constituyen el sistema de recuperación de la inversión y/o de los costos o gastos de operación y mantenimiento efectuados; por lo tanto, la retribución económica por el servicio prestado por el concesionario."* (el subrayado es nuestro)

11. Mediante Memorandum N° 428-2009-MTC/12.08, de fecha 01 de abril de 2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil remitió el Informe N° 076-2009-MTC/12.08, el cual emite opinión técnica favorable, respecto de las obras adicionales.

12. Mediante correo electrónico de fecha 08 de abril de 2009, esta Dirección remitió al Concesionario Proyecto del Quinto Adendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú.

13. Mediante Carta N° 0347/2009/GG/ADP de fecha de 13 de abril de 2009, Aeropuertos del Perú S.A remitió a la Dirección General de Concesiones en Transportes su conformidad respecto al Proyecto de Quinto Addendum al Contrato de Concesión, indicando que *"dicho texto responde a las distintas coordinaciones sostenidas con las distintas Direcciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y nuestra empresa, por lo que nos encontramos conformes con el mismo"*

14. Con Carta N° 376/2009/GG/Adp de fecha 21 de abril de 2009, ADP informó a esta Dirección que los estudios técnicos relacionados con los Planes Maestros tendrían un costo aproximado de US$ 150,000 por cada aeropuerto, y que el monto que el MTC tendría que liquidar el año 2009 ascendería a US$ 900,000.00 y durante el año 2010 a US$ 900,000.00.

15. Con carta s/n de fecha 24 de abril de 2009, el Banco Continental (Acreedor Permitido) del Concesionario manifestó su conformidad respecto del proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión.

16. Mediante Carta N° 0395/2009/GG/Adp de fecha 27 de abril de 2009, el Concesionario, de conformidad a lo previsto en el numeral 17.1 del Contrato de Concesión, remitió a esta Dirección el documento que se hace mención en el numeral anterior.

17. Con correo electrónico de fecha 28 de abril del presente, esta Dirección remitió al Concesionario, el proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión, en el cual, a solicitud de la Dirección General de Aeronáutica Civil se excluye la modificación al numeral 7.7.7 referido a la homologación de tarifas de los aeropuertos de Pisco, Piura y Chiclayo.

18. Mediante correo electrónico de fecha 28 de abril de 2009, la Gerenta General de la Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A, señora Leonie Roca manifiesta su conformidad con el texto propuesto, señalando que *"están conformes con no retrasar la aprobación de las demás modificaciones"*.

II- OBJETO.

Remitir a OSITRAN el proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, de conformidad con lo señalado en el Decreto Supremo N° 059-96-PCM, Decreto Supremo N° 060-96-PCM, en el Contrato de Concesión y en la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2006-CD-OSITRAN.

29

3. Con fecha 06 de marzo de 2008 se suscribió el Segundo Addendum a el Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer la entrega en operación a el Concesionario del Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

4. Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió el Tercer Addendum a EL CONTRATO DE CONCESIÓN que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO DE CONCESIÓN; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

5. Con fecha 24 de noviembre de 2008 se suscribió el Cuarto Addendum al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad entregar en operación al Concesionario, el Aeropuerto CAP FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, Departamento de Piura.

6. Con Carta N° 0807/2008/GG/Adp, el Concesionario presentó a OSITRAN una solicitud de Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de aeropuertos de Provincia de la República del Perú en donde propuso realizar las siguientes modificaciones: (i) Inclusión de adicionales de obras; (ii) Inversiones adicionales; (iii) Pago de estudios Técnicos; (iv) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto; (v) Reajuste de tarifas de los aeropuertos de Chiclayo, Piura, y Pisco.

7. Mediante Oficio N° 159-08-GRE-OSITRAN de fecha 01 de diciembre de 2008, la Gerencia de Regulación de OSITRAN informó a esta Dirección la solicitud propuesta por el Concesionario, solicitando se remita el proyecto de acuerdo de ambas partes, manifestando su conformidad o no conformidad respecto al proyecto de Adenda elaborado por ADP.

8. El 05 de febrero de 2009, se llevó a cabo una reunión, en la cual se trataron los temas referidos a la propuesta de Adenda del Concesionario, llegándose a la conclusión que la misma debía reformularse.

9. Mediante Carta N° 0157/2009/GG/AdP de fecha 19 de febrero de 2009, el Concesionario Aeropuertos del Perú remitió su nueva propuesta, de acuerdo a lo coordinado en la reunión de trabajo de fecha 05/02/09.

10. Mediante Memorandum N° 504-2009-MTC/09.02, de fecha 18 de marzo de 2009, la Dirección General de Planeamiento y Presupuesto remitió a esta Dirección el Informe N° 275-2009-MTC/09.02 en el cual señaló que en concordancia con a la DGAC consideraba razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizadas conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinadas a su vez , por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan maestro respectivo.

30 Treinta

PERU Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

INFORME N°236 - 2009-MTC/25. RCL. SDM

AL : Dr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes
Dirección General de Concesiones en Transportes

DE : **Rita Cornejo Lanao**
Asesor Legal
Dirección General de Concesiones en Transportes.

Silvia Dávalos Mejía
Asesor Financiero
Dirección General de Concesiones en Transportes.

ASUNTO : Solicitud de la Sociedad Concesionaria AEROPUERTOS DEL PERU S.A, y el CONCEDENTE respecto del Proyecto del Quinto ADDENDUM para modificar el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República de Perú.

REF : Memorandum N° 504 -2009-MTC/09.02
Oficio N° 159-08-GRE-OSITRAN
Carta N° 0157/2009/GG/AdP

FECHA : Lima, 29 ABR. 2009

I- ANTECEDENTES.

1. Con fecha 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante el Contrato de Concesión) con la empresa Aeropuertos del Perú S.A (en adelante ADP).

2. Con fecha 05 de febrero de 2008 se suscribió el Primer Addendum al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 del Contrato de Concesión, así como la entrega en operación a El Concesionario del Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

052143-014044 2009
014049 2009-A 021537 2009
049434 19180
022164
136952

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

""Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Internacional"

Lima, 23 [illegible] 2009

OFICIO N° 601-2009-MTC/25

Señor
JORGE MONTESINOS CORDOVA
Gerente General
OSITRAN
Presente.-

Asunto: *"Quinta Adenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuerto de la República del Perú"*

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de remitirle la propuesta de modificación al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, que cuenta con la conformidad del Concedente, del Concesionario, y del Banco Continental (Acreedor Permitido del Concesionario).

Como es de su conocimiento, el numeral 17.1 de la Cláusula Décimo Sétima *"Modificaciones al Contrato"*, establece que toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el OSITRAN, con el debido sustento técnico y económico financiero, siendo que la parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN. 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 ese sentido, mucho agradeceremos, tenga a bien emitir opinión técnica sobre la propuesta de modificación del Contrato de Concesión presentada, por ser de relevancia para las Partes. Para tal efecto, cumplimos con remitir el Informe técnico/legal N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM que mi Despacho hace suyo, el cual emite opinión favorable a la referida propuesta de Adenda.

Sin otro particular, manifiesto las expresiones de mi especial consideración.

Atentamente,

Director General
de Concesiones
en Aeropuertos

Cc.: Aeropuertos del Perú S.A.
Adj.: Lo indicado

4/5/09
OLVA COURIER SAC
DP ERICK CARDENAS CASTILLO
DNI 25796977

32 fojas

suscripción de la Adenda. Es decir, debe indicarse de manera expresa y fundada por qué es necesaria la suscripción, cuál es la **causa justificada** y el **interés público** involucrado que respaldaría la suscripción de la adenda.

Considerando que existen plazos perentorios, y con la finalidad de poder evaluar la propuesta, agradeceré nos remita esta información a la brevedad.

Atentamente,

LINCOLN FLOR ROJAS
Gerente de Regulación

Cc. Gerencia General OSITRAN

CF/gvz
REG.SAL. 8173
HR: 7924

expresa de los Acreedores Permitidos respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibro económico – financiero de las prestaciones a cargo de las Partes."

PERÚ | Presidencia del Consejo de Ministros | Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICINA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y GESTIÓN DOCUMENTAL
07 MAYO 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: REG. N°

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
07 MAYO 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: REG. N°

056153

Oficio Nº 068-09-GRE-OSITRAN

Lima, 06 de mayo de 2009

Señor
HJALMAR MARANGUNICH RACHUM
Director General de la Dirección General de Concesiones en Transportes
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Presente.-

Referencia: Oficio Nº 601-2009-MTC/25

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, mediante el cual remite para la opinión de OSITRAN una solicitud de modificación (Quinta Adenda) del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú (en adelante el Contrato de Concesión).

Al respecto, habiendo evaluado preliminarmente la información contenida en el documento de la referencia, y en atención a lo establecido en el numeral 9.5 de la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas, Decreto Legislativo 1012[1], y el artículo 9º del Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1012, Decreto Supremo Nº 146-2008-EF[2]; agradeceremos se sirva complementar la información remitida y ampliar el sustento técnico en relación a los efectos sobre la seguridad y la menor calidad de servicio que se podrían derivar de retirar el requerimiento de implementación de puentes de embarque para el Aeropuerto de Iquitos cuando el flujo de pasajeros exceda de lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 8 del Contrato de Concesión (>500,000 pax/año), dejando todo a lo que se establezca en el Plan Maestro que elaborará el Concesionario.

Cabe indicar que aeropuertos con tráficos menores o similares a dicho umbral (por ejemplo Aeropuerto del Cuzco) brindan desde el año 2000 el servicio de puentes de embarque. Asimismo, debe indicar si se han producido cambios sustanciales en el mercado o en la tecnología que justifiquen dicha modificación.

De otro lado, en concordancia con los requisitos establecidos en la Sección XVII[3] del Contrato de Concesión, deberá señalarse expresamente cuál es el sustento para la

---

[1] Publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el día 13 de mayo de 2008.
[2] Publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el día 9 de diciembre de 2008.
[3] Contrato de Concesión AdP
"CLÁUSULA DÉCIMO SETIMA
MODIFICACIONES AL CONTRATO

17.3 De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, o a solicitud

OSITRAN V°B° L. FLOR GERENTE DE REGULACIÓN

Av. República de Panamá Nº 3659
Urb. El Palomar - San Isidro
Tel : (511) 440-5115
Fax: (511) 421-4739
e-mail: info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

Ignacio Martínez Ventura
Asesor Legal

Cristian Ubia Alzamora
Asesor Legal

El presente informe cuenta con la conformidad del suscrito.

Dr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 03 Perú
(511) 615-7800

35

V.- CONCLUSIONES

Considerando lo expuesto en el presente informe, se puede concluir lo siguiente:

5.1 Mediante la interpretación literal del artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, se puede entender que dicha norma será aplicable a los Contratos de Concesión que no hayan superado el plazo de tres años de suscritos, incluso de aquellos celebrados antes de la entrada en vigencia de la norma referida.

5.2 Los métodos de interpretación "ratio legis" y el "sistemático", son válidos para determinar el contenido normativo de una disposición, los cuales permiten argumentar que el artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF será aplicable sólo a los procesos de promoción de la inversión privada que se encuentren actualmente tramitándose; no siendo el método de interpretación literal el instrumento más adecuado para asignar una norma determinada disposición pues no se reconoce un contenido propio o inherente a los términos que pueda usar el legislador.

5.3 Conforme al principio de interpretación desde la Constitución, señalar que el artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF limita la posibilidad de modificación de los Contratos de Concesión suscritos con anterioridad a su entrada en vigencia, se reconoceria una afectación a la libertad contractual protegida por el Artículo 62º de la Constitución

Por consiguiente, concluimos que el artículo 9º del, Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1012 cuando establece una limitación a la modificación de los Contratos de Concesión durante el período de tres años luego de suscritos, se refiere para aquellos proyectos cuyo diseño se encuentran a cargo del órgano de promoción de la inversión privada competente, no siéndole aplicable a los Contratos de Concesión suscritos antes de su entrada en vigencia y respetando la salvedad establecida en el Decreto Legislativo Nº 1016, norma modificatoria de la Tercera Disposición Complementaria del Decreto Legislativo Nº 1012.

VI. RECOMENDACION

Se recomienda remitir el presente informe a la Presidencia del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público, con copia a la Gerencia General de dicha entidad, a efectos que sea tomado como referencia en las solicitudes de modificación de los Contratos de Concesión que solicite el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente.

Atentamente,

Claudia Hopkins Rodriguez
Asesora Legal

Alex La Torre Saldaña
Asesor Legal

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

36

43) Dichos principios guardan sustento con el principio de presunción constitucional que asiste a toda norma emitida por el Estado, la cual obtiene sustento en el artículo 51° de la Constitución Política, es considerada como presunción "iuris tantum" y ha sido desarrollado por el Tribunal Constitucional en su jurisprudencia:

> *"Artículo 51°. La Constitución prevalece sobre toda norma legal; la ley, sobre las normas de inferior jerarquía, y así sucesivamente. La publicidad es esencial para la vigencia de toda norma del Estado."*
>
> Sentencia recaída en el Expediente N° 3556-2003-HC/TC
> *"(...) En cuanto a la pretensión del actor de que a su caso se declare inaplicable el Decreto Legislativo N.° 813, tal reclamación debe ser desestimada por cuanto el control de inaplicabilidad se dirige a resolver cuestiones litigiosas respecto de las cuales existe incompatibilidad manifiesta o evidente, y no simples interpretaciones controvertibles entre una norma legal y una constitucional (art. 138° de la Constitución) como las formuladas por el demandante, no pudiéndose omitir la aplicación del* ***cuestionado decreto legislativo puesto que su validez resulta beneficiada por el principio de presunción de constitucionalidad de las leyes, por el cual se presume que esta y las demás normas dictadas por el Estado se toman por constitucionales, salvo prueba en contrario****. Este principio, por lo demás, ha sido recogido legislativamente por la LOTC, cuya Segunda Disposición General establece que "(...) Los jueces y tribunales sólo inaplican las disposiciones que estimen incompatibles con la Constitución cuando: por vía interpretativa, no sea posible la adecuación de tales normas al ordenamiento constitucional."*
> (el resaltado y subrayado es nuestro)
>
> Sentencia recaída en el Expediente N° 009-2007-PI/TC
> *" (...) 13. Se debe atender que dado que al Congreso le asiste legitimidad democrática directa como representante de la Nación,* ***el juez tiene el deber de presumir la constitucionalidad de las leyes (artículo 93° de la Constitución), de modo tal que sólo pueda inaplicarla (control difuso) o dejarla sin efecto (control concentrado), primero, cuando su inconstitucionalidad sea manifiesta, es decir, cuando no exista posibilidad alguna de interpretarla de conformidad con la Constitución; y, segundo, cuando haya sido acreditada fehacientemente la infracción constitucional directa o indirecta de la(s) norma(s) impugnada(s) por la parte demandante****, en quien recae la carga de la prueba de la sustanciación en el proceso de dicha invalidez."*
> (el resaltado y subrayado es nuestro)

44) Por consiguiente, considerando que i) existen dos sentidos interpretativos al artículo 9° del DS. 146-2008-EF, uno que refiere a los procesos de promoción de la inversión privada y otro que impediría la modificación de los Contratos de Concesión suscritos antes la vigencia de la norma objeto de interpretación; ii) el segundo contenido normativo sería contrario al artículo 62° de la Constitución por modificar los Contratos de Concesión de manera unilateral y por disposición reglamentaria; iii) toda norma se presume constitucional en tanto no admita prueba en contrario, de manera que, deberá privilegiarse aquella norma que no sea incompatible con la norma constitucional; deberá entenderse el artículo objeto de interpretación como referido sólo a los procesos de promoción de la inversión privada que se encuentren a cargo de los órganos correspondientes, no afectando las potestades del Estado de modificar los Contratos de Concesión suscritos antes de vigencia del Decreto Supremo y contando para ello con el consentimiento del Concesionario.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

37

Es así que, en principio, corresponde señalar el concepto de fuerza normativa de la Constitución, lo cual le genera una cualidad de norma jurídica de aplicación inmediata que no puede ser desconocida por ningún poder de la sociedad, sea público o privado, así como su posición preferente en la cúspide del ordenamiento. En este sentido, por su origen, contenido y función somete todo el ordenamiento a su criterio:

> Sentencia recaída en el Expediente Nº 005-2007-AI/TC
> *"(...) 6. **La supremacía normativa de la Constitución de 1993 se encuentra recogida en sus dos vertientes: tanto aquella objetiva, conforme a la cual la Constitución se ubica en la cúspide del ordenamiento jurídico** (artículo 51º: la Constitución prevalece sobre toda norma legal y así sucesivamente), como aquella subjetiva, en cuyo mérito ningún acto de los poderes públicos (artículo 45º: el poder del Estado emana del pueblo, quienes lo ejercen lo hacen con las limitaciones y responsabilidades que la Constitución y las leyes establecen), o de la colectividad en general (artículo 38º: todos los peruanos tienen el deber de respetar, cumplir y defender la Constitución y el ordenamiento jurídico de la Nación), puede desconocer o desvincularse respecto de sus contenidos.*
>
> *7. La fuerza normativa de la Constitución implica a su vez: **i) una fuerza activa**, entendida como aquella capacidad para innovar el ordenamiento jurídico, pues a partir de ella existe una nueva orientación normativa en el sistema de fuentes del ordenamiento jurídico, derogando expresa o implícitamente aquellas normas jurídicas infraconstitucionales que resulten incompatibles con ella (en las que precisamente se produce un supuesto de inconstitucionalidad sobrevenida); **y ii) una fuerza pasiva**, entendida como aquella capacidad de resistencia frente a normas infraconstitucionales que pretendan contravenir sus contenidos [Exp. 00047-2004-AI/TC FJ 56]."*
> (el resaltado y subrayado es nuestro)

Por otro lado, el principio de interpretación conforme a la Constitución establece que para toda disposición, cuando ésta presente dos posibles interpretaciones deberá preferirse aquel sentido que sea conforme a la Constitución, lo mismo que, en palabras del Tribunal Constitucional sería:

> Sentencia recaída en el Expediente Nº 004-2004-CC/TC
> *"(...) **El principio de interpretación desde la constitución. Mediante este axioma o pauta básica se asigna un sentido a una ley cuestionada de inconstitucionalidad, a efectos que ella guarde coherencia y armonía con el plexo del texto fundamental.***
> *Dicha interpretación hace que la ley sea conforme a la Constitución; cabiendo, para tal efecto, que se reduzca, sustituya o modifique su aplicación para los casos concretos.*
> *La experiencia demuestra que residualmente la declaración de inconstitucionalidad puede terminar siendo más gravosa desde un punto de vista político, jurídico, económico o social, que su propia permanencia dentro del ordenamiento constitucional. Así, pues, los efectos de dicha declaración pueden producir, durante un "tiempo", un vacío legislativo dañoso para la vida coexistencial.*
> *En ese sentido, no debe olvidarse que la jurisdicción constitucional desarrolla una función armonizadora de los conflictos sociales y políticos subyacentes en un proceso constitucional, por lo que dichas sentencias se constituyen en instrumentos procesales necesarios para el desarrollo de tal fin."*
> (el resaltado y subrayado es nuestro)

Esto guarda coherencia con lo dispuesto por la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional en los siguientes términos:

> *"Segunda disposición final.- Los Jueces y Tribunales sólo inaplican las disposiciones que estimen incompatibles con la Constitución cuando por vía interpretativa no sea posible la adecuación de tales normas al ordenamiento constitucional."*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

38 Treinta y ocho

podría emitir opiniones no vinculantes, pues existe una imposibilidad jurídica para ello.

Así, los Contratos de Concesión, en lo referido a las "Modificaciones al Contrato" que no hayan superado el plazo señalado tendrían una cláusula de suspensión de dicha potestad, la cual ha sido materializada por la intromisión de un mandato reglamentario, el cual prohibió dicho acuerdo entre partes hasta cumplir el supuesto temporal habilitante: tres años de su suscripción.

39) Por lo expuesto, el argumento anterior que se sustentaría en una interpretación literal del artículo 9° del DS. N° 146-2008-EF reconocería una modificación contractual a mérito de lo dispuesto por el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012, contrariando lo normado en el artículo 62 la Constitución, norma de mayor jerarquía y considerada como parámetro de validez y eficacia de nuestro ordenamiento. -

40) Siendo ello así, los Contratos de Concesión que se hayan podido suscribir antes de la entrada en vigencia del DS. N° 146-2008-EF y el DL. N° 1012 permitieron la modificación de los Contratos de Concesión en función al Decreto Supremo N° 059-96-PCM y 060-96-PCM, Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, y su reglamento, respectivamente, los cuales establecen lo siguiente:

> *"DS. 059-96-PCM*
> *Artículo 33.- <u>Cuando resultare conveniente modificar la concesión</u>, las partes procurarán respetar, en lo posible, lo siguiente:*
> *a.- La naturaleza de la concesión;*
> *b.- Las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y*
> *c.-El equilibrio financiero para ambas partes."*
>
> *DS. 060-96-PCM*
> *"Artículo 30.- Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:*
> *(...)*
> ***f) <u>modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes</u>;"***
> (el resaltado y subrayado es nuestro)

41) De manera que, si tanto el Concedente como el Concesionario permitieron la posibilidad que por acuerdo mutuo puedan modificar las cláusulas contractuales, conforme lo establece la legislación vigente, no puede el Reglamento introducir una disposición que modifique las reglas validamente convenidas por las partes y que gozan de protección constitucional.

42) Por ello, nuevamente se discute si el artículo 9° del DS. N° 146-2008-EF resulta aplicable tanto para los Contratos de Concesión ya suscritos o sólo para los procesos de promoción de la inversión privada posteriores. Si bien la primera opción se encontraría sustentada en una redacción literal del texto y su "aplicación inmediata", dicho criterio no es el único o el más adecuado para señalar el contenido de una norma, para lo cual será valido la adopción de métodos interpretativos o principios de interpretación constitucional.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

39
Treintaiuno

arbitraria. En los términos del artículo 62 de la Constitución, "La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Los conflictos derivados de la relación contractual sólo se pueden relacionar en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley".

(...)

16. Dentro de esos límites no está ausente una serie de circunstancias bajo las cuales se efectúa la contratación. A este conocimiento de ciertos hechos fácticos se suma que los contratos también se suscriben asumiendo una serie de "hechos jurídicos"; es decir, la creación, validez y eficacia de los contratos se sujeta a lo establecido en el ordenamiento. Aunque parezca demasiado obvio, la libertad de contratar, así como cualquier otra libertad, se encuentra circunscrita a las potencialidades o posibilidades de cada persona, en un tiempo y lugar dado."

(el resaltado y subrayado es nuestro)

34) Dicho esto, es válido afirmar la consistencia de la línea jurisprudencial adoptada por el Tribunal Constitucional sobre el contenido del artículo 62 de la Constitución, más aún si conforme al artículo 1° de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional, dicho organismo es el supremo intérprete de la Constitución, de manera que, el contenido y los alcances de su interpretación sobre alguna norma constitucional vinculará a todos los operadores jurídicos, poder públicos o privados, entendiendo entre ellos a la Administración Pública:

Artículo 1.- Definición
El Tribunal Constitucional es el órgano supremo de interpretación y control de la constitucionalidad. Es autónomo e independiente de los demás órganos constitucionales. Se encuentra sometido sólo a la Constitución y a su Ley Orgánica. El Tribunal Constitucional tiene como sede la ciudad de Arequipa. Puede, por acuerdo mayoritario de sus miembros, tener sesiones descentralizadas en cualquier otro lugar de la República.

35) En consecuencia, todo contrato que respete las normas vigentes al momento de su celebración no podrá ser modificado por decisión legislativa, judicial o administrativa, atendiendo precisamente al contenido del artículo 62 de la Constitución.

36) Evidenciado esto, resulta cuestionarse si el artículo 9º del Decreto Supremo N° 146-2008-EF respeta dicho principio o, en todo caso, puede ser entendido de tal forma posible que no genere alguna incompatibilidad con la Constitución Política.

37) En este orden de ideas, considerando que el artículo 9º del DS. N° 146-2008-EF señala que durante del plazo de tres años de suscrito el Contrato de Concesión no se podrá modificar alguna de sus cláusulas salvo errores materiales o referidos al cierre financiero. Sin perjuicio que de aplicarse el criterio de interpretación teleológica o sistemática por ubicación entenderíamos que la norma no refiere a los Contratos de Concesión suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de la norma reglamentaria, ¿es posible que mediante una norma se introduzca dicha modificatoria o limitación temporal a modificar los Contratos de Concesión?.

38) La consecuencia principal de aplicar, como se entendería literalmente, el artículo 9° del DS. N° 146-2008-EF es que ninguna de las partes podrá acordar la modificación del Contrato de Concesión y el Organismo Regulador tampoco

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

40 cuarenta

18. No cabe duda de que la Constitución de 1993, al reconocer y proteger la libertad contractual como derecho fundamental y garantía institucional del régimen económico peruano, ***releva la importancia de esta libertad en el seno del Estado Social y Democrático de Derecho; sin embargo, tal reconocimiento no debe, de ninguna manera, ser interpretado de manera errónea, encasillándolo exclusivamente en la categoría de libertad negativa con el fin de que los particulares puedan oponerse de manera irrestricta a cualquier intervención del poder estatal.***
(el resaltado y subrayado es nuestro)

Sentencia recaída en el Expediente N° 04069-2006-AA/TC
"(...) 4 El Tribunal Constitucional ya se ha pronunciado respecto a la constitucionalidad de la norma indicada en el párrafo precedente. Así, señala en el Expediente N.° 2670-2002-AA/TC:

"(...) c) aunque la discusión central que se ha planteado en el presente proceso gira en torno a determinar si el régimen normativo establecido en la norma cuestionada lesiona o no la libertad contractual y la inmutabilidad de los términos contractuales, este Colegiado considera que ello parte de un supuesto que de antemano debe descartarse: que los contratos en cuanto tales impiden, en lo absoluto, todo tipo de intervencionismo estatal; d) si bien el artículo 62 de la Constitución establece que la libertad de contratar garantiza que las partes puedan pactar según las normas vigentes al momento del contrato y que los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase, dicha disposición necesariamente debe interpretarse en concordancia con su artículo 2, inciso 14), que reconoce el derecho a la contratación con fines lícitos, siempre que no se contravengan leyes de orden público. Por consiguiente, y a despecho de lo que pueda suponer una conclusión apresurada, ***es necesaria una lectura sistemática de la Constitución que, acorde con lo citado, permita considerar que el derecho a la contratación no es ilimitado, sino que se encuentra evidentemente condicionado en sus alcances, incluso, no sólo por límites explícitos, sino también implícitos:*** *e) límites explícitos a la contratación, conforme a la norma pertinente, son la licitud como objetivo de todo contrato y el respeto a las normas de orden público. Límites implícitos, en cambio, serían las restricciones del derecho de contratación frente a lo que pueda suponer el alcance de otros derechos fundamentales y la correlativa exigencia de no poder pactarse contra ellos.*
(...)
h) debe quedar establecido, en todo caso, que cuando este Colegiado considera que la norma cuestionada es compatible con la Constitución y particularmente con el derecho de contratación, no está diciendo que todas las intervenciones del Estado sean constitucionalmente válidas, sino solamente puntualizando que, en el caso concreto, no se observa un proceder irrazonable, sino plenamente justificado". "
(el resaltado y subrayado es nuestro)

Sentencia recaída en el Expediente N° 03866-2006-AA/TC
"(...) 16. Es en este contexto que este Tribunal ha tenido la oportunidad de señalar que el derecho a la libre contratación "(...) garantiza, prima facie: a) Autodeterminación para decidir la celebración de un contrato, así como la potestad de elegir al co-celebrante; y b) Autodeterminación para decidir, de común acuerdo, la materia objeto de regulación contractual". (STC 0008-003-AI, fundamento 26).

Estas garantías, como se puede advertir, están referidas a la consideración del contrato como un momento estático que agota sus efectos e implicancias con su sola celebración. No obstante, los contratos constituyen una relación de cooperación, que devienе en el tiempo generando derechos y obligaciones para las partes, con subsecuentes posibilidades de injerencias externas que hagan imposible o irrealizable su contenido, de modo que su ámbito protegido también se extiende para garantizar respecto de aquellas injerencias externas que no cuenten con justificación constitucional.

En consecuencia, ***además de garantizar el "con quién, cómo y cuándo"; también resulta imperativo garantizar que la posibilidad del propio cumplimiento de lo pactado no se vea frustrada por una injerencia externa que pueda considerarse de***

www.mtc.gob.pe | Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

41 cuadernos

*"Artículo 62°. **La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase.** Los conflictos derivados de la relación contractual sólo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley.*
Mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades. No pueden ser modificados legislativamente, sin perjuicio de la protección a que se refiere el párrafo precedente." (el resaltado y subrayado es nuestro)

32) Dicho artículo constitucional, en su primer apartado, establece una garantía a favor de la libertad contractual, señalando que los términos contractuales no podrán ser modificados por leyes y otras disposiciones de cualquier clase, salvando en ello los derechos que se hayan adquirido si se pactó válidamente en su momento.

33) Este contenido ha sido señalado por el Tribunal Constitucional en reiterada jurisprudencia, la cual constituye doctrina jurisprudencial vinculante:

Sentencia recaída en el Expediente N° 00052-2004-AI/TC
"(...) 3. En principio, debe precisarse que el Tribunal Constitucional ha establecido que si bien el artículo 62° de la Constitución establece que la libertad de contratar garantiza que las partes puedan pactar según las normas vigentes al momento del contrato y que los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase, dicha disposición necesariamente debe interpretarse en concordancia con su artículo 2° inciso 14), que reconoce el derecho a la contratación con fines lícitos siempre que no se contravenga leyes de orden público. (...)"

Sentencia recaída en el Expediente N° 01963-2006-AA/TC
15. ***La Constitución Peruana reconoce el derecho fundamental a la libertad contractual desde una configuración binaria; de este modo, tanto el inciso 14 del artículo 2° como el artículo 62° de la Constitución han establecido su marco constitucional de actuación.***

16. En cuanto al derecho a la libre contratación previsto por el artículo 2.14 de la Constitución, el Tribunal Constitucional ha señalado que este se concibe como el acuerdo o convención de voluntades entre dos o más personas naturales y/o jurídicas para crear, regular, modificar o extinguir una relación jurídica de carácter patrimonial. Dicho vínculo –fruto de la concertación de voluntades debe versar sobre bienes o intereses que poseen apreciación económica, tener fines lícitos y no contravenir las leyes de orden público.

Desde una perspectiva abstracta, tal derecho, prima facie, garantiza:

- *Autodeterminación para decidir la celebración de un contrato, así como la potestad de elegir al co celebrante.*
- *Autodeterminación para decidir, de común acuerdo, la materia objeto de regulación contractual. A lo expuesto debe agregarse que la libertad contractual constituye un derecho relacional, pues, con su ejercicio, se ejercen también otros derechos, tales como la libertad al comercio, la libertad al trabajo, etc.(11).*

*17. Por su parte, respecto a los alcances del artículo 62° de la Constitución, este Colegiado ha señalado que de una interpretación sistemática de los dos párrafos del referido artículo, **se establece una regla de carácter general, es que no sólo los términos contractuales contenidos en un contrato ley, sino que, en general, todo término contractual, "no puede ser modificado por leyes u otras disposiciones de cualquier clase".***

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

42 cuarenta y dos

29) En este sentido, RUBIO[5] señala que el método sistemático por ubicación de la norma busca establecer el contenido de su interpretación tendiendo en consideración el conjunto, sub conjunto o grupo normativo en el cual se halla incorporada o ubicada, utilizando elementos estructurales propios de la estructura normativa y de todo el cuerpo legal. En otras palabras, permite la interpretación que compatibilice el conjunto de principios, conceptos, elementos y contenidos que sirven de "medio ambiente" a la norma dentro de su grupo, atendiendo a una idea estructural del Derecho.

30) Por consiguiente, si la disposición (artículo 9º del DS) genera dudas respecto al supuesto de su aplicación, es evidente que el ejercicio interpretativo se orientará por definir una norma que refiera a los procesos de promoción de la inversión en trámite, pues conforme a su ubicación dada por el legislador, se encuentra dentro de una serie de artículos referidos a los procedimientos para la entrega en concesión de cierta infraestructura o servicios públicos, y no respecto a los Contratos de Concesión que se encuentran plenamente vigentes.

Asimismo, si el Decreto Legislativo Nº 1016, el cual modifica el DL. Nº 1012, señala que los proyectos que se hayan declarado de interés seguirán sujetos a las normas y disposiciones vigentes al momento de su presentación, resultaría ilógico sostener que la vigencia de dichas normas no afectan a dichos proyectos pero si a los Contratos que están suscritos.

Por esto, si se dejan a salvo los procesos de promoción de la inversión privada que pueden subsumirse en el supuesto de hecho del DL. Nº 1016, con mayor razón no podrían afectar a los Contratos de Concesión debidamente suscritos y que, según el principio contractual del "pacta sunt servanda[6]", lo regulado por las partes es ley y los vincula.

Es por ello que, y apelando al criterio de interpretación sistemática, la norma contenida en el artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF establece que, para el diseño de los Contratos de Concesión en el marco de los procesos de promoción de la inversión deberá incorporarse la prohibición de modificación de los Contratos de Concesión por un plazo de tres (03) años luego de suscritos, salvo errores materiales o referidos al cierre financiero. Así, corresponde a los órganos del Estado promotores de la inversión privada adoptar las acciones que correspondan para garantizar un diseño de la concesión adecuado.

3.7 Intangibilidad Contractual, artículo 62º de la Constitución Política y los principios de presunción de constitucionalidad e interpretación conforme a la Constitución.

31) El artículo 62 de la Constitución Política establece lo siguiente:

[5] RUBIO CORREA, Marcial. El Sistema Jurídico: Introducción al Derecho. Lima: 2006. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Octava Edición. pp. 271- 270.
[6] *Principio del Derecho Civil que traducido al español es "lo pactado obliga", recogido en el artículo1361 º del Código Civil.*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

43 cuadernillos

estos en el marco de lo dispuesto por el artículo 18 del Reglamento de la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2004-PCM y modificatorias

Este artículo es la única norma de todo el Decreto Legislativo que regula en parte los supuestos de aplicación de la norma para los procesos de promoción de la inversión privada, señalando que dichos proyectos seguirán sujetos a las normas y disposiciones vigentes al momento de su presentación, salvo el artículo 16 de la referida norma. Esto resulta relevante a efectos del presente informe, pues de alguna forma el propio legislador reconoce que implementar dicha norma de inmediato podría generar consecuencias en los procesos de promoción de la inversión privada, pues sería necesario modificar aspectos sustanciales relaciones desde el diseño de la concesión hasta aspectos puntuales del Contrato de Concesión.

27) En cuanto al Decreto Supremo N° 146-2008-EF, el objeto de la norma es reglamentar el Decreto Legislativo mencionado, el cual fue dictado para establecer un marco general de las Asociaciones Público Privadas y agilizar los procesos de promoción de la inversión privada:

> *Artículo 1.- Objeto*
> *La presente norma tiene por objeto dictar las disposiciones reglamentarias y complementarias para la aplicación del Decreto Legislativo N° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público - Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada y su modificatoria.*

Posteriormente, el título I señala disposiciones generales sobre las Asociaciones Público Privadas y contiene una definición sobre "Capacidad Presupuestal", "Comparador Público Privado", "Costo Total de Inversión", "Costo Total del Proyecto" y "Responsabilidad Fiscal". Asimismo, en el título III se establece el régimen de las Iniciativas Privadas, mencionando los requisitos para su presentación, los criterios de evaluación, la forma de su tramitación, respecto a los procesos de selección para la ejecución de los proyectos, los supuestos donde es procedente la adjudicación directa y el reembolso de los gastos que haya incurrido el inversionista.

Finalmente, la disposición complementaria dispone el procedimiento para la ejecución de la transferencia de las empresas que se encuentren en proceso de Liquidación, a cargo de las Juntas Liquidadoras encargadas de los procesos llevados al amparo de lo establecido en el Literal d) del Artículo 2 de la Ley de Promoción de la Inversión Privada de las Empresas del Estado - Decreto Legislativo N° 674; y, mediante la disposición complementaria derogatoria única se deroga la Resolución Ministerial N° 496-2007-EF-75.

28) Dicho esto, se puede afirmar que las normas citadas tienen por finalidad regular aspectos referidos al proceso de promoción de la inversión privada, los cuales norman los aspectos estructurales de diseño del esquema del proyecto a concesionar, siendo competentes en todas sus etapas de implementación los órganos de promoción de la inversión privada que correspondan.

Considerando lo anterior afirmado, el artículo 9° (objeto de interpretación) se encuentra dentro de dicho capítulo, estableciendo una limitación a la modificación contractual, la cual deberá entenderse en concordancia sistemática con las normas anteriores y posteriores.

www.mtc.gob.pe | Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

44 cuarenta y cuatro

de ingresos derivados de la explotación de los proyectos en concesión generados de la suscripción de contratos bajo la modalidad de APP.
12.3 Mediante Resolución Ministerial, el Ministerio de Economía y Finanzas emitirá los dispositivos requeridos para especificaciones o modificaciones relativas al registro de los compromisos firmes y contingentes cuantificables."

26) No obstante lo expuesto, es necesario remitirnos a todo el contenido del Decreto Supremo y el Decreto Legislativo, para lo cual, corresponde señalar el contenido del integro de cada norma.

Respecto al Decreto Legislativo Nº 1012, en su parte considerativa señala lo siguiente:

*"Que, resulta indispensable contar con un marco legal que regule la participación del sector privado en la operación de infraestructura pública o la prestación de servicios públicos, **con el fin de determinar los principios y procedimientos aplicables a dicha participación mediante la modalidad de Asociación Público Privada**, con la finalidad de viabilizar su implementación, generar empleo productivo y mejorar la competitividad del país;"* (el resaltado y subrayado es nuestro)

En dicha línea, el artículo 1º del Decreto Legislativo Nº 1012 refiere como objeto de la norma el establecer los principios, procesos y atribuciones del sector público para la evaluación, implementación y operación de infraestructura pública o la prestación de los servicios públicos que cuenten con la participación del sector privado:

"Artículo 1.- Objeto
*El presente Decreto Legislativo tiene por objeto **establecer los principios, procesos y atribuciones del Sector Público para la evaluación, implementación y operación de infraestructura pública o la prestación de servicios públicos, con participación del sector privado**, así como establecer el marco general aplicable a las iniciativas privadas."* (el resaltado y subrayado es nuestro).

Artículos posteriores hacen mención de la definición de Asociaciones Público Privadas, su clasificación, la identificación sobre determinados principios que rigen la provisión en infraestructura y servicios públicos, así como, los organismos competentes para conducir los procesos de promoción de la inversión privada.

Asimismo, el título II (Marco institucional para la provisión de Asociaciones Público Privadas), título III (Garantías, Compromisos, Registros y Límites), título IV (Régimen de iniciativas privadas) y sus disposiciones complementarias guardan coherencia en tanto se les aplique a los procesos de promoción de la inversión privada que se vayan diseñando, toda vez que en dicha oportunidad no hay derecho adquirido alguno.

No obstante lo expuesto, la Tercera Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo Nº 1012, modificada por el artículo único del Decreto Legislativo Nº 1016, establece lo siguiente:

Tercera.- Las iniciativas privadas que a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto Legislativo hayan sido declaradas de interés y hasta su adjudicación mediante oferta pública, licitación pública, concurso de proyectos integrales o adjudicación directa, según sea el caso, seguirán sujetas a las normas y disposiciones vigentes al momento de su presentación, siéndoles aplicable lo establecido en el artículo 16 de la presente norma. En caso que los terceros interesados en la ejecución del proyecto objeto de iniciativa privada decidan no continuar en el proceso, el Organismo Promotor de la Inversión Privada no ejecutará la garantía presentada por

45 cuarenta y cinco

*10.3 **De incluirse disposiciones sobre equilibrio económico-financiero,** éstas precisarán que el restablecimiento del mismo será invocado únicamente en caso éste se vea significativamente afectado, exclusivamente debido a cambios en las Leyes aplicables, en la medida que dichos cambios tengan directa relación con aspectos económicos financieros vinculados a la variación de ingresos o costos asumidos por el inversionista."* (el resaltado y subrayado es nuestro)

El artículo 11° norma la incorporación de un capítulo sobre los compromisos económico financieros, las garantías asumidas por el Estado (entendiendo por ello todo aquella obligación que comprometa crédito o capacidad financiera estatal), los plazos y caracteres de las opiniones que emitan los organismos involucrados en el proceso de promoción de la inversión privada correspondiente, para lo cual, contarán con un tiempo no mayor a 15 (quince) días hábiles contados desde recibida la documentación sustentatoria. Para tales efectos, estas entidades contarán con un único plazo de cinco (5) días hábiles contados a partir de recibida la documentación sustentatoria para requerir información faltante. Finalmente, cuando se remita la versión final, el plazo de emisión de opinión de la versión final será de 10 días hábiles. Esta norma resulta imposible de su aplicación para los Contratos suscritos pues éstos han superado dicha etapa:

"Artículo 11.- Plazos y carácter de las opiniones para Asociaciones Público-Privadas
*11.1 **Los contratos establecerán un capítulo específico que consolide los compromisos económico-financieros, las garantías asumidas por el Estado, y en general, los aspectos que comprometan el crédito o la capacidad financiera del Estado. Las opiniones del Ministerio de Economía y Finanzas y el informe previo de la Contraloría General de la República, se referirán exclusivamente al contenido de dicho capítulo. Del mismo modo, la opinión del organismo regulador a que se refiere el numeral 9.3 de la ley, se restringirá a los temas tarifarios, facilidades esenciales y de calidad del servicio, los que deberán aparecer en capítulos específicos en el contrato.***
*11.2 **El plazo para la emisión de la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas a que se refiere el numeral 9.1 de la Ley, así como para la del Ministerio de Economía y Finanzas y el organismo regulador a que se refiere el numeral 9.3 de la Ley será no mayor a 15 (quince) días hábiles contados desde recibida la documentación sustentatoria.** Para tales efectos, estas entidades contarán con un único plazo de cinco (5) días hábiles contados a partir de recibida la documentación sustentatoria para requerir información faltante.*
11.3 En el caso de modificaciones a la versión final del contrato, el plazo para la emisión de las opiniones a que se refiere el numeral 9.5 de la Ley será de 10 (diez) días hábiles.
11.4 En los casos previstos en los artículos 9.3 y 9.5 de la Ley, transcurridos los plazos máximos sin respuesta, se entenderá que la opinión es favorable." (el resaltado y subrayado es nuestro)

El artículo 12° regula los aspectos concernientes a los compromisos firmes y contingentes que se asumirían en un Contrato de Concesión, los cuales también se encuentran dirigidos a los procesos de promoción de la inversión privada, durante su etapa de diseño, más no, luego de suscrito el Contrato de Concesión.

"Artículo 12.- Compromisos firmes y contingentes
12.1 Con relación a lo establecido en el artículo 11 del Decreto Legislativo N° 1012, se deberá considerar que:
a. La Entidad obligada a atender los compromisos firmes en una APP tiene la responsabilidad exclusiva de efectuar la programación, priorización y consideración de los mismos en su presupuesto institucional según la normatividad vigente;
b. Los compromisos firmes y contingentes son aquellos explícitamente incluidos en los contratos de concesión de las Asociaciones Público Privadas, con el fin de considerar riesgos propios del proyecto; y
c. Mediante Resolución Directoral, la Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales (DGAES) aprobará la metodología de valuación de pasivos contingentes cuantificables y del flujo de ingresos derivados de la explotación de los proyectos en concesión generados de la suscripción de contratos bajo la modalidad de APP.
12.2 Mediante Resolución Directoral la Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales (DGAES), aprobará la metodología de valuación de pasivos contingentes cuantificables y del flujo

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

46 Cuarenta y seis

Ley, deberán cumplir con los requisitos y procedimientos establecidos en la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, la Ley del Sistema Nacional de Endeudamiento y sus modificatorias y normas complementarias.

7.2 No se considerará cofinanciamiento la cesión en uso, en usufructo, o bajo cualquier figura similar, de infraestructura o inmuebles pre-existentes, siempre que no exista transferencia de propiedad y estén directamente vinculados al objeto del proyecto.

7.3 En los casos en los que el costo del proyecto supere las 100 000 UIT del costo total del proyecto y que requieran un cofinanciamiento mayor al 30% de dicho costo, la Entidad deberá realizar una evaluación cuantitativa del costo-beneficio de desarrollar los proyectos a través de una APP, según lo establecido en el numeral 3.2 del artículo 3 y el literal p del numeral 5.1 del artículo 5 (*) RECTIFICADO POR FE DE ERRATAS.

7.4 El monto de cofinanciamiento máximo deberá ser aprobado por el OPIP, con la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, previamente a la aprobación de la versión final del contrato. Asimismo, se deberá contar con la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas desde el punto de vista de responsabilidad fiscal y capacidad presupuestal.

7.5 Los procesos se desarrollarán en el marco del Texto Único Ordenado de las Normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos aprobado por Decreto Supremo Nº 059-96-PCM, del Decreto Legislativo Nº 674 y de otras normas de promoción de la inversión privada que resulten aplicables. Para tal efecto la Entidad y el OPIP correspondiente suscribirán un convenio de cooperación con PROINVERSIÓN bajo la legislación aplicable" (el resaltado y subrayado es nuestro)

El artículo 8° refiere al diseño final de los Contratos de Concesión, el cual establece la necesidad de contar con la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, así como del Organismo Regulador y de la Contraloría General de la República, conforme a cada esquema de los Contratos de Concesión.

"Artículo 8.- Diseño final del contrato de Asociación Público Privada y modificaciones
*De conformidad con el numeral 9.3 de la Ley y en los plazos y modalidad en ella establecidos, y sin perjuicio de las normas especiales aplicables a las modalidades de APP autosostenibles y cofinanciadas respectivamente, **el diseño final del contrato y las modificaciones que se produzcan a la versión final del mismo, requerirán la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, así como del organismo regulador y de la Contraloría General de la República."*** (el resaltado y subrayado es nuestro)

El artículo 10° establece determinadas disposiciones para la incorporación de las cláusulas contractuales arbitrales en los Contratos de Concesión, conforme el artículo 9° del Decreto Legislativo N° 1012, las mismas que se encuentran orientadas al diseño y redacción del Contrato correspondiente:

"Artículo 10.- Cláusulas arbitrales

*10.1 **Las cláusulas arbitrales a ser incluidas en los contratos de APP conforme a lo establecido en el numeral 9.6 del artículo 9 de la Ley, se regirán por las siguientes disposiciones:***
a. Podrán someterse a arbitraje las controversias sobre materias de libre disposición de las partes, conforme a lo señalado en el Artículo 2 del Decreto Legislativo Nº 1071, Decreto Legislativo que Norma el Arbitraje.
En tal sentido, se entiende que no podrán ser materia de arbitraje, las decisiones de los organismos reguladores, u otras entidades que se dicten en ejecución de sus competencias administrativas atribuidas por norma expresa, cuya vía de reclamo es la vía administrativa.
b. Deberán contemplar el arbitraje de derecho como mecanismo de solución de controversias.
c. En caso se distinga entre controversias de naturaleza técnica y no técnica, las segundas podrán ser sometidas a arbitraje de conciencia.

*10.2 **Las disposiciones sobre cesión de posición contractual preservarán la suficiencia técnica, legal y financiera requerida para garantizar una adecuada operación de la APP, teniendo en cuenta la fase de ejecución contractual en que se produzca la cesión.***

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

47 cuarenta y siete

*5.4 **La Resolución Suprema o el acuerdo de incorporación, según corresponda, asignará el proceso a un OPIP, teniendo en cuenta lo siguiente:***

i) Serán asignados a PROINVERSION los proyectos de competencia nacional que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

a. Tener un monto total de inversión superior a 15,000 UIT.
b. Ser multisectoriales.
c. Tener alcance geográfico que abarque más de una región.

d. Haber sido solicitada la conducción del proceso por la Entidad a PROINVERSIÓN y haber sido aprobado por su Consejo Directivo.

ii) Serán asignados a los Comités de Inversión de los Ministerios respectivos, los proyectos de competencia nacional que no se encuentren comprendidos dentro de lo indicado en el literal i) del numeral 5.4.

iii) Serán asignados a los Gobiernos Regionales los proyectos de su competencia y aquellos que tengan alcance geográfico que abarque más de una provincia.

iv) Serán asignados a los Gobiernos Locales los proyectos de su competencia, de acuerdo a lo indicado en el Artículo 6 de la Ley.

5.5 Se incorporarán al proceso de promoción de la inversión privada proyectos o conjunto de proyectos similares que no requieran cofinanciamiento ni garantías o, de requerirlos, tengan montos de inversión totales superiores a 10,000 UIT y plazos contractuales mayores a cinco (5) años.

5.6 Un proyecto de inversión no podrá ser ejecutado mediante una APP cuando su único alcance sea la provisión de mano de obra, de oferta e instalación de equipo o de ejecución de obras públicas.

***5.7 Los estudios que la Entidad requiera para efectuar la evaluación de un proyecto de inversión y el análisis de su modalidad de ejecución, al amparo de lo dispuesto en el presente Título, podrán ser elaborados por una entidad privada conforme a la normatividad vigente.** Dicha entidad no podrá prestar directa o indirectamente sus servicios de asesoría a eventuales participantes de los procesos de promoción de inversión privada referidos al mismo proyecto de inversión. El incumplimiento de esta disposición conllevará la exclusión del participante o la declaración de nulidad del contrato de APP cuando ello sea descubierto luego de suscrito el mismo."* (el resaltado y subrayado es nuestro)

El artículo 6° y 7° desarrollan lo referente a las APPs de tipo autosostenibles y cofinanciados, calificación que se realiza en el diseño de los Contratos de Concesión:

"Artículo 6.- Asociaciones Público-Privadas Autosostenibles

*6.1 Emitida la Resolución Suprema, o el acuerdo de incorporación y aprobación del Plan de Promoción correspondiente, **los proyectos de provisión de infraestructura y servicios públicos a través de la modalidad de APP, clasificados como autosostenibles, a que se refiere el numeral 9.1 de la Ley, continuarán su desarrollo en el marco del Texto Único Ordenado de las Normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM, del Decreto Legislativo N° 674 y de otras normas de promoción de la inversión privada que resulten aplicables**.*

6.2 Si en cualquier etapa del proceso el OPIP determina que un proyecto ha dejado de ser autosostenible se procederá de conformidad con las normas y procedimientos aplicables a las APP Cofinanciadas, previa confirmación de la Entidad de su interés en la ejecución del proyecto en las nuevas condiciones." (el resaltado y subrayado es nuestro)

"Artículo 7.- Asociaciones Público - Privadas Cofinanciadas

*7.1 **Los proyectos de provisión de infraestructura y servicios públicos a través de la modalidad de APP clasificados como cofinanciados, a que se refiere el numeral 9.2 de la***

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615 7800

48 cuadrados

4.3 De excederse los límites indicados en los numerales 4.1 y 4.2 del presente Reglamento se considerará que las garantías tiene probabilidad significativa de demandar recursos públicos." (el resaltado y subrayado es nuestro)

El artículo 5° regula el procedimiento para la incorporación al proceso de promoción de la inversión privada de proyectos de provisión de infraestructura y servicios públicos a través de la modalidad de APP, la cual será necesariamente para aplicación de los proyectos por identificarse, menos aún, podrá relacionarse con los Contratos suscritos:

"Artículo 5.- Incorporación de los procesos y asignación a los Organismos Promotores de la Inversión Privada - OPIP

*5.1 **Para efectos de la incorporación al proceso de promoción de la inversión privada de proyectos de provisión de infraestructura y servicios públicos a través de la modalidad de APP**, la Entidad preparará y remitirá al OPIP competente un Informe de Evaluación que tendrá el siguiente contenido mínimo:*

Para todo tipo de proyecto:

a. Nombre, descripción y objetivo del proyecto.
b. Importancia y consistencia con las prioridades locales, regionales o nacionales, según corresponda.
c. Clasificación como proyecto autosostenible o cofinanciado.

Para proyectos autosostenibles:
d. Diagnóstico sobre la provisión actual, identificando las características de la demanda y la oferta existente en términos de cobertura y calidad.
e. Descripción preliminar del nivel de servicio a alcanzar.
f. Inversiones y costos de operación y mantenimiento estimados.
g. Tarifas.
h. Evaluación económico-financiera preliminar como APP
i. Asignación preliminar de Riesgos.
j. Estimación de las garantías que podrían ser requeridas.
k. Sustento de la capacidad de pago de la garantía, de ser requerida.
l. Ventajas de desarrollar el proyecto mediante una APP.

m. Estimación preliminar de costos de supervisión

Para proyectos cofinanciados:
n. Declaración de viabilidad de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública
o. Información relativa a los literales d, e, f, g, n, i, j, k, del presente numeral que no esté incluida en el Estudio de Preinversión aprobado
p. Ventajas de desarrollar el proyecto mediante una APP, incluyendo una evaluación cuantitativa en el caso de proyectos cuyo costo superen las 100 000 UIT del costo total del proyecto y que requieran un cofinanciamiento mayor al 30% de dicho costo. Esta evaluación se efectuará mediante la Metodología del Comparador Público-Privado definida en el numeral 3.2 del presente Reglamento.

*5.2 Tratándose de proyectos de competencia nacional, el OPIP **correspondiente tramitará con su opinión favorable, adjuntando el proyecto de Plan de Promoción correspondiente, la Resolución Suprema de incorporación al proceso de promoción de la inversión privada y de aprobación del Plan de Promoción.** Para el caso de proyectos autosostenibles que requieran garantías y proyectos cofinanciados, la visación de la Resolución Suprema por el Ministerio de Economía y Finanzas se efectuará necesariamente previo emisión de opinión favorable por los órganos competentes. La opinión solicitada deberá emitirse como máximo en quince (15) días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud completa.*

*5.3 **Tratándose de proyectos de competencia regional o local, el OPIP correspondiente tramitará con su opinión favorable, adjuntando el proyecto de Plan de Promoción correspondiente, el acuerdo de Consejo Regional o Concejo Provincial de incorporación al proceso de promoción de la inversión privada y de aprobación del Plan de Promoción.** Para el caso de proyectos autosostenibles que requieran garantías y proyectos cofinanciados se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas. La opinión solicitada deberá emitirse como máximo en quince (15) días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud completa.*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

49

realizado, de manera que, puedan preveer dicha contingencia e incrementen su cuidado en el diseño de la concesión.

Dicha finalidad no sería tolerable dentro de los Contratos de Concesión ya suscritos, los cuales durante su elaboración no conocían de dicha limitación, lo cual necesariamente abre la posibilidad que existan errores o aspectos por modificar que no se encuentren señalados en las excepciones del D.S. y tengan relevancia directa en el adecuado desarrollo de la concesión y su sostenibilidad.

Por ello, la voluntad de la ley efectivamente limita la posibilidad de modificación de los Contratos de Concesión, de manera que, los acuerdos entre el Concedente y Concesionario en dicha línea deberán respetar dicha prohibición; sin embargo, sostener su aplicabilidad directa a los Contratos ya suscritos implicaría desobedecer la ratio legis de la norma: favorecer los procesos de promoción de la inversión privada para generar empleo productivo.

3.6 Artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF y su interpretación sistemática.

23) La interpretación sistemática se comprende dentro de otras técnicas interpretativas y busca determinar el contenido normativo de una disposición en función a su colocación en el sistema de derecho, atendiendo no sólo al significado de una disposición misma sino que será comprendido con el conjunto que regulan determinada materia o el propio texto del cuerpo reglamentario bajo análisis.

24) En este sentido, corresponderá entender el artículo 9º del Decreto Supremo en función de todo el cuerpo reglamentario y las normas que fundamentaron su aplicación.

25) Siendo así, el artículo 9 del Decreto Supremo se encuentra dentro del Título II del Reglamento, denominado como "Asociaciones Público Privadas" y contiene los siguientes artículos:

En el artículo 4º se refiere a los límites de garantías para la clasificación de Asociaciones Público Privadas, lo cual determinará si pueden implicar un riesgo o que sean activadas, precisando lo señalado por el Decreto Legislativo 1012 sobre la clasificación de APP´s. Considerando que la definición de garantías a entregarse dentro de una concesión se presenta en el diseño del respectivo proceso de promoción, sería ilógico pretender argumentar que dicha norma se aplicará a los Contratos de Concesión ya suscritos:

> *"Artículo 4.- Límites de garantías para las clasificación de Asociaciones Público Privadas*
> *Para efectos de lo señalado en el Artículo 4 de la Ley:*
>
> *4.1 **Se considerará que las garantías a que se refiere el numeral i, literal a del artículo 4 de la Ley, son mínimas si no superan el 5% del Costo Total de Inversión, el que no incluye los costos de operación y mantenimiento. La metodología para los cálculos requeridos será publicada por Resolución Ministerial del Ministerio de Economía y Finanzas**;*
>
> *4.2 **Se considerará garantías no financieras con probabilidad mínima o nula cuando la probabilidad del uso de recursos públicos no sea mayor al 10%, para cada uno de los primeros 5 años de ejecución del proyecto.** La metodología para los cálculos requeridos será publicada por Resolución Ministerial del Ministerio de Economía y Finanzas.*

50 cincuenta

17) Atendiendo a ello, es necesario usar otras técnicas interpretativas que permitan determinar cuál es el contenido normativo esperado por el legislador[3] abstracto o su voluntad (ratio legis), así como, la determinación del mismo en función a su ubicación dentro del ordenamiento jurídico.

3.5 Artículo 9° del Decreto Supremo N° 146-2008-EF y la técnica interpretativa de *ratio legis*.

18) La técnica interpretativa de la ratio legis se encuentra considerada como una interpretación de tipo correctora, la cual, en general, se caracteriza por oposición a la denominada como "literal o declarativa", presentando una distancia razonable del significado propio de las palabras, sin atarse a ellas y buscando la maximización de su aplicabilidad, el principio de jerarquía normativa u otros de relevancia para el ordenamiento. Por ello, a través de este mecanismo se puede alejar de la literalidad del texto, presentando supuestos de contenido más amplios a los inicialmente previstos o reduciéndolos, a efectos de preservar su redacción y formularla compatible con el resto del ordenamiento.

19) Lo anteriormente expuesto no presupone necesariamente que el resultado del esfuerzo interpretativo obtenido mediante la técnica literal o la correctora sean siempre opuestas o cuya aplicación devengan en incompatibles. No obstante ello, se reconoce que entre dichos contenidos deberá privilegiarse aquella que concilie tanto la intención, objetivos y voluntad del legislador.

20) Por ello, la técnica de la ratio legis (denominada también como "lógico", "psicológico" o "teleológico") se identifica no con la voluntad del legislador histórico sino con una "voluntad de la ley", entendiendo el texto de la propia ley, sus distintos artículos y de lo que ella se pueda desprender.

21) Siendo así, el artículo 9° del Decreto Supremo tiene por finalidad limitar las posibilidades de modificación de los Contratos de Concesión sólo a dos supuestos, asociados a errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa del cierre financiero del contrato de APP. Por ello, corresponde cuestionarse si la intención del legislador fue efectivamente limitar la modificación de todo Contrato de Concesión o sólo para aquellos que aún no se han suscrito y la Agencia de Promoción de la Inversión Privada viene conduciendo el proceso de promoción de la inversión privada correspondiente.

22) Siendo así, la voluntad de la ley[4] apunta efectivamente a restringir la modificación de los Contratos de Concesión durante un período inicial de tres años, luego de los cuales, este régimen extraordinario desparece. Pero, dicho esquema será implementado para los procesos de promoción de la inversión privada en trámite y cuya suscripción del Contrato de Concesión aún no se ha

[3] *A efectos del desarrollo del presente informe, deberá entenderse el término "legislador" como aquella autoridad administrativa que en el marco de sus competencias emite normas jurídicas con características de generalidad y abstracción. Ejemplo de ello sería el Congreso de la República para una ley y el Presidente de la República sobre algún Reglamento.*

[4] *A efectos del desarrollo del presente informe, deberá entenderse el término "ley" como toda norma jurídica, sea legal o reglamentaria.*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615 7800

5' Arcuate

3.4 Artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF y su interpretación literal.

11) Conforme se ha señalado líneas arriba, si bien el inicio del ejercicio interpretativo comienza con la interpretación literal, ello no implica que dicho contenido sea el definitivo o, en todo caso, su resultado sea el concluyente.

12) En este sentido, mediante la interpretación literal o declarativa se asigna al texto normativo el significado propio de sus palabras, dando el sentido que desprende de una concreción de sentido que recoja lo expresamente señalado por la norma, no permitiendo ampliar su significado a otros supuestos de hecho o generar beneficios que, en un inicio, no coinciden con la propia redacción analizada.

13) Siendo esto así, el artículo 9º señala una limitación a las partes de un Contrato de Concesión, la cual establece una prohibición general de modificación contractual y refiriendo como las únicas excepciones para casos asociados a errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa del cierre financiero del contrato de APP, por un plazo de tres (03) años y luego de su fecha de suscripción. Posteriormente, y cumplido dicho límite temporal, podrán tramitarse las respectivas Addendas, contando con la opinión previa del Regulador.

14) Así, si se produjese alguna solicitud de modificación contractual, éstas deberán ser declaradas improcedentes pues, y conforme se mencionó en el apartado anterior, el Estado se encuentra imposibilitado de modificar los Contratos de Concesión en aspectos que no haya exceptuado la misma norma.

Este significado puede entenderse de una lectura prima facie del texto, obtenido de su propia redacción, como contenido más inmediato y que se desprende del uso común de las palabras y reglas sintácticas, tales como utilizar el término "salvo" como una excepción a una prohibición contenida en la frase "no podrán efectuarse adendas al mismo durante los primeros 3 años desde la fecha de su suscripción"; y finalmente, el normar que luego de vencido dicho lapso de tiempo se podrá iniciar el régimen ordinario de modificaciones contractuales sólo si se respeta la naturaleza de la concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y, el equilibrio financiero de ambas partes.

15) Así mismo, el "significado común" de las palabras nos permite sostener dicha limitación en función a su contenido directo, el cual se desprende de la propia redacción y las reglas gramaticales de la lengua usualmente convenidas, manteniendo un sentido inherente al texto normativo.

16) Sin embargo, y conforme se mencionó en el fundamento 8 del presente informe, esta técnica no resulta la más adecuada y solo constituye una etapa en el proceso de interpretación pues asignar un contenido "propio" o literal del texto presupone que las frases u oraciones ahí contenidas poseen un contenido unívoco e incondicional, lo cual no es correcto pues es necesario apreciar la finalidad de la norma, las expresiones usadas por el legislador y el contexto en el cual se encuentran ubicadas dentro del ordenamiento jurídico.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

52

Supremo Nº 146-2008-EF, conforme se podrá entender de los siguientes fundamentos.

3.3 Consideración general: diferencia entre disposición - norma y el esfuerzo interpretativo.

6) Conforme se ha señalado en apartados anteriores, es necesario determinar cuál es el contenido normativo del artículo 9º del DS. 146-2008-EF, para lo cual resulta válido apelar a la diferenciación entre el contenido de una norma jurídica y su propia literalidad.

En efecto, conforme lo señala GUASTINI[2], es válido diferenciar entre el enunciado lingüístico perteneciente a una fuente de derecho, el cual será considerado como "disposición"; y el contenido, sentido o significado del primero, el cual se constituye como una variable dependiente de la interpretación y es denominada como "norma".

7) Por lo cual, el esfuerzo interpretativo obedece no sólo cuando existan dudas sobre el contenido o alcance de una disposición, sino se emplea para referirse a cualquier atribución de significado a una formulación normativa, considerándolo como un presupuesto necesario de aplicación y no importando si el supuesto resulta "claro" u "oscuro" o el problema se considere como un "caso fácil" o "difícil".

8) Por ello, resulta necesario enfocar la obtención de una norma no como descubrir el contenido intrínseco, propio o el que resulte necesario de un proceso interpretativo como una actividad cognoscitiva; pues ese contenido no existe, de manera que, el significado que se pueda atribuir obedece al sentido que se le haya otorgado por quien las usa o interpreta. En este sentido, el significado es mutable y el proceso interpretativo es un mecanismo productor de normas.

9) Por ello, la disposición normativa contenida en el artículo 9º deberá ser sujeto a una interpretación tomando como elementos distintos criterios que permitan señalar su contenido, generando el respectivo "enunciado interpretativo" que adscribirá el significado correspondiente.

En este orden de ideas, el intérprete hace uso de diferentes técnicas interpretativas, y obedece a los instrumentos, argumentos o procedimientos que se adopte para arribar a una norma. Estas técnicas pueden clasificarse entre la "literal" y "correctora", las cuales son mutuamente excluyentes, de manera que, suele considerarse al primero como inicial, mientras que el segundo se entiende como secundario, lógicamente dependiente del otro.

10) Dicho esto, para determinar el contenido y alcance del artículo 9º del DS., será necesario iniciar el ejercicio interpretativo desde la técnica literal para, posteriormente hacer uso de la correctora.

[2] GUASTINI, Ricardo. Estudios sobre la interpretación jurídica. México : 2000.Editorial Porrúa. Segunda Edición. pp. 11 y ss.

www.mtc.gob.pe | Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

53

2) Por lo expuesto, se puede comprender que la Dirección General de Concesiones en Transportes es el único órgano del Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargado de la administración de los distintos Contratos de Concesión, incluyendo en ello, las acciones propias de dicha relación jurídica como es la modificación de los mismos.

Así, e identificado la necesidad de modificar determinados aspectos de algunos Contratos de Concesión, cuenta con un interés jurídicamente relevante para dirigirse al Organismo Regulador y, en su calidad de parte contractual pueda señalar los argumentos que sustentan sus solicitudes.

Esto se configura como una práctica para "*mejor resolver*" que le permite exponer ante el órgano resolutivo determinados argumentos para su consideración y evaluación[1].

3.2 Disposición Normativa objeto de interpretación y su posible contenido adoptado por el Regulador.

3) El artículo 9° del Decreto Supremo N° 146-2008-EF señala lo siguiente:

> *"Artículo 9.- Procedimiento y causales de renegociación del contrato de Asociación Pública - Privada*
> *Salvo para casos asociados a errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa del cierre financiero del contrato de APP, no podrán efectuarse adendas al mismo durante los primeros 3 años desde la fecha de su suscripción. Una vez culminado dicho plazo podrán realizarse adendas al contrato de APP previa opinión del Organismo Regulador correspondiente, cuando se trate de proyectos para la prestación de servicios públicos bajo su competencia. Asimismo, se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento o las garantías. Las opiniones deberán ser requeridas en forma simultánea a las diferentes entidades, entendiéndose por ello que sean solicitadas con un desfase no mayor a dos (2) días hábiles. Las opiniones deberán ser emitidas en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados desde la recepción de la solicitud de opinión, luego del cual se considerarán favorables.*
>
> *Si la adenda propuesta desvirtúa el objeto del proyecto original o involucra un monto adicional que supere el 15% del Costo Total del Proyecto de APP, la Entidad -siempre que la naturaleza del proyecto lo permita- evaluará la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una adenda al contrato."*

4) Siendo así, el Organismo Regulador pareciera entender que esta prohibición de modificar los Contratos de Concesión por un plazo de tres (03) años luego de suscritos, es aplicable tanto para los proyectos que se encuentren en proceso de promoción de la inversión privada como los Contratos de Concesión que se hayan suscrito anteriormente y no hayan excedido dicho plazo. De manera que, no habría racionalidad en que OSITRAN emita su pronunciamiento si no será posible realizar dicha modificación contractual.

5) En este orden de ideas, el presente informe atenderá a exponer las razones y/o argumentos respecto a la norma contenida en el artículo 9° del Decreto

[1] *Si bien el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no asume un rol de administrado en las solicitudes de opinión para la modificación de los Contratos de Concesión que se presentan ante el Organismo Regulador, sí se permite a los administrados dirigirse a las entidades públicas y alcanzar información vinculada a sus peticiones o reclamos que estimen necesarios para su pronunciamiento.*
Artículo 57.- Suministro de información a las entidades
57.1 Los administrados están facultados para proporcionar a las entidades la información y documentos vinculados a sus peticiones o reclamos que estimen necesarios para obtener el pronunciamiento.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

5°

establece una limitación para la modificación de los Contratos de Concesión dentro de los tres (03) primeros años de suscritos los mismos, salvo los casos referidos a errores materiales o aspectos financieros específicos.

II. OBJETO

El presente informe tiene por objeto emitir opinión respecto al contenido y los alcances que señalan la disposición normativa establecida en el artículo 9° del Decreto Supremo N° 146-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público - Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada.

III. ANÁLISIS

3.1 Consideración previa: Remisión de información al Organismo Regulador para su "mejor resolver".

1) Sobre el particular, conforme lo establece el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC, la Dirección General de Concesiones en Transportes es definida de la siguiente forma:

> *"Artículo 78.- La Dirección General de Concesiones en Transportes **es un órgano de línea de ámbito nacional, encargada de seleccionar y formular los proyectos de infraestructura y servicios de transporte a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma contractual que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo**, velando porque dichos proyectos se formulen de acuerdo con las políticas sectoriales. **Asimismo, tiene a su cargo la coordinación de todas las tareas relacionadas con la implementación y monitoreo de los proyectos otorgados al sector privado desde la celebración del contrato hasta su terminación**."* (el resaltado y subrayado es nuestro)

En este sentido, se consideran como funciones de la Dirección General de Concesiones en Transportes las siguientes:

> *Artículo 79.- La Dirección General de Concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:*
> *a) Proponer políticas, estrategias y proyectos de normas relativas a la participación del sector privado en los proyectos de participación pública privada de infraestructura y servicios de transporte.*
> *b) Proponer los proyectos a ser realizados con participación de la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte en coordinación con las dependencias y organismos competentes.*
> *c) Efectuar el seguimiento del cumplimiento de las obligaciones contractuales en los contratos de concesión y participación pública privada suscritos por el Sector.*
> *d) Monitorear la adecuada implementación de los proyectos en coordinación con las instituciones y dependencias competentes.*
> *e) Resolver las controversias con la parte contractual privada, en el marco de los contratos correspondientes.*
> ***f) Administrar la relación contractual durante su vigencia hasta su terminación.***
> ***g) Proponer modificaciones que adapten los contratos ante circunstancias que afecten los fines establecidos en el diseño de los mismos.***
> ***h) Emitir opinión sobre las propuestas de modificación de los contratos.***
> *i) Las demás funciones que le asigne el Viceministro de Transportes, en el ámbito de su competencia.* (el resaltado y subrayado es nuestro)

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

55 cincuenta cinco

INFORME Nº 280 -2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA

AL	:	Dr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi Director General Dirección General de Concesiones en Transportes
DE	:	Claudia Hopkins Rodriguez Asesora Legal Alex La Torre Saldaña Asesor Legal Ignacio Martinez Ventura Asesor Legal Cristian Ubia Alzamora Asesor Legal
ASUNTO	:	Interpretación del artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1012.
REFERENCIA	:	Decreto Supremo Nº 021-2007-MTC.
FECHA	:	Lima, 20 MAYO 2009

I.- ANTECEDENTES

1. Con fecha 13.05.2008, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" el Decreto Legislativo Nº 1012 – 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.

2. Con fecha 09.12.2008, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" el Decreto Supremo Nº 146-2008-EF - Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público - Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada.

II.- CUESTIONES DE HECHO RELEVANTES

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Concederte y contando con la conformidad de los respectivos Concesionarios, ha remitido para opinión previa al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público - OSITRAN algunas propuestas de Addenda para la modificación del algunas cláusulas de ciertos Contratos de Concesión.

Ante dicho supuesto, se ha expuesto la posibilidad de declarar improcedentes las referidas solicitudes pues el artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

36 Concentra Sis

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

Lima. 21 MAYO 2009

OFICIO Nº 701 -2009-MTC/25

Señor
JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE
Presidente del Consejo Directivo
OSITRAN
Presente.-

Asunto: Opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones respecto a los alcances del artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF.

Referencia: Decreto Supremo Nº 021-2007-MTC, Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención a la norma de la referencia, mediante el cual se establecen las distintas competencias de los órganos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, señalando en su artículo 79º que a esta Dirección General le corresponde administrar la relación contractual suscrita con los privados para la operación, mantenimiento, ampliación y explotación de infraestructura de transportes concesionada desde sus inicios hasta su terminación.

En este sentido, se ha mostrado discrepancias respecto al artículo 9º del Decreto Supremo Nº 148-2006-EF, el mismo que establece una limitación para la modificación de los Contratos de Concesión que no hayan superado el plazo de tres años luego de ser suscritos, salvo casos especiales como errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa de cierre financiero del Contrato de APP.

Al respecto, este Ministerio, en su calidad de Concedente, remite el Informe Nº 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA, el cual señala la opinión de esta Dirección General respecto al contenido interpretativo del artículo 9º del referido Decreto Supremo, solicitándole tenga a bien evaluar y considerar dicho pronunciamiento para las propuestas de modificación que se formulen en el marco de lo dispuesto por el artículo 33º del Decreto Supremo Nº 059-96-PCM, Texto único ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.

Sin otro particular, quedo de Usted.

Atentamente,

JUAN CARLOS MARIÁTEGUI SUCRE
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

cc. *Gerencia General – OSITRAN*
Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada - Ministerio de Economía y Finanzas.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

57 cincuenta siete

PERU | Ministerio de Economía y Finanzas

Oficina General de Asesoría Jurídica

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

INFORME Nº 291 -2009-EF/60.01

Para : Señor
JAVIER ILLESCAS MUCHA
Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada
Ministerio de Economía y Finanzas

Asunto : Interpretación del Decreto Legislativo Nº 1012 y Decreto Supremo Nº 146-2008-EF.

Referencia : a) Memorando Nº 175-2009-EF/67.01 de fecha 08.05.2009.
b) Oficio Nº 153-09-GG-OSITRAN de fecha 08.05.2009.

Fecha : 20 MAYO 2009

Me dirijo a usted en relación con el asunto del rubro y la documentación de la referencia a fin de señalar lo siguiente:

1. A través del documento de la referencia b) el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-OSITRAN solicita emitir opinión sobre si la restricción prevista en el Artículo 9º del Reglamento de la Ley Marco de APP sólo es aplicable para los nuevos Contratos de Asociación Público-Privada que se suscriban a partir de su entrada en vigencia.

2. El Artículo 9º del Reglamento de Decreto Legislativo Nº 1012 y modificatoria. Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, establece que, salvo para casos asociados a errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa del cierre financiero del contrato de APP, no podrán efectuarse adendas al mismo durante los primeros 3 años desde la fecha de su suscripción.

3. Por su parte el numeral 3º del Artículo 11 de la Ley Nº 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que los Decretos Supremos entran en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial, salvo disposición contraria del mismo, que postergue su vigencia en todo o en parte.

4. En tal sentido, el Artículo 9º será de aplicación a los contratos que se suscriban a partir de su vigencia. Ello es concordante con lo dispuesto por el Artículo 62º de la Constitución Política del Perú cuyo texto señala que los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase.

Es todo cuanto tengo que informar

Atentamente.

Dr. JAVIER CHIOCANO [illegible]
Jefe de la Oficina General
Asesoría Jurídica

Reg. 748

DIRECCIÓN DE ASUNTOS DE ECONOMÍA INTERNACIONAL Y COMPETENCIA
28 MAYO 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
Hora:..... Por:.....

58 cincuenta ocho

PERÚ Ministerio de Economía y Finanzas

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

Lima, 25 MAYO 2009

OFICIO N° 153 -2009-EF/15.01

Señor
JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE
Presidente del Consejo Directivo
OSITRAN
Presente.-

Asunto : Su consulta con relación al alcance del Artículo 9° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012

Referencia : Oficio N° 153-09-GG-OSITRAN del 07.05.09

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual solicita a este Ministerio que emita opinión con relación a si la restricción prevista en el Artículo 9° del Reglamento[1] del Decreto Legislativo N° 1012, sólo es aplicable a los nuevos Contratos de Asociación Público – Privada que se suscriban a partir de su entrada en vigencia.

Al respecto, remito a usted el Informe N° 971 – 2009 – EF/60.01, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, el cual concluye que el precitado Artículo 9° será de aplicación a los nuevos contratos que se suscriban a partir de su vigencia, en concordancia con lo dispuesto en el Artículo 62° de la Constitución Política del Perú; lo cual, constituye la posición de este Ministerio con relación a la consulta formulada por su institución.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

VICE-MINISTRO ECONOMÍA

MARIA SOLEDAD GUIULFO SUÁREZ-DURAND
Viceministra de Economía

[1] El cual fue aprobado mediante Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, que entró en vigencia el 10 de diciembre de 2008.

59

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

Lima, 17 de marzo del 2009

INFORME Nº 275-2009-MTC/09.02

AL : **DIRECTOR GENERAL**
OFICINA GENERAL DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO

ASUNTO : Opinión sobre Modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

REF. : Memorándum N° 434-2009-MTC/25

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual la Dirección General de Concesiones en Transportes, solicita opinión sobre la propuesta de modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

Al respecto, se informa lo siguiente:

1. La propuesta de modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia forma parte de la propuesta de Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, convenida entre el Concesionario y el Concedente.

2. Teniendo en cuenta que la Dirección General de Aeronáutica Civil es el órgano encargado de regular los aspectos técnico operativo de las actividades aeronáuticas civiles, esta Oficina, en una reunión sostenida con la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, concordó que la conveniencia de instalar los puentes de embarque para comodidad de los pasajeros debe analizarse conjuntamente con la ampliación vertical del terminal de pasajeros, considerando que el embarque y desembarque mediante el uso de los puentes se hace desde y hacía el segundo piso.

3. En ese sentido, en concordancia con la opinión de la DGAC, esta Oficina considera razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizadas conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinadas a su vez, por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan Maestro respectivo.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones – OFICINA DE INVERSIONES – OGPP

Atentamente,

Econ. AMARU QUIJANO RITTMAN
DIRECTOR DE INVERSIONES
Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800 - 1331

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
16 MAR. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA 09:44 FOLIO N°

MEMORANDUM N° 504 -2009-MTC/09.02

AL	:	**DIRECTOR GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTE**
ASUNTO	:	Opinión sobre Modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú
REF.	:	Memorándum N° 434-2009-MTC/25
FECHA	:	Lima, 18 MAR 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de remitirle adjunto el Informe N° 275-2009-MTC/09.02, elaborado por nuestra Oficina de Inversiones, respecto a su solicitud de opinión sobre la modificación propuesta al literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Planeamiento y Presupuesto

Henrry Zaira Rojas
Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

Adjto. Lo indicado

61

014044 2009

6. Considerando que la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCET) viene gestionando el Quinto Addendum del citado Contrato de Concesión, sería muy recomendable incluir en él, la modificación de las Cláusulas 8.3.2 y 8.3.3 en el sentido de que los Planes Maestros serán presentados a OSITRAN (como se establece en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez) y, de contarse con opinión favorable, serán trasladados a la DGAC para su evaluación y aprobación correspondiente.

Por lo expuesto, y con el propósito de acelerar los trámites de presentación, revisión y aprobación de los mencionados Planes Maestros, esta Dirección considera pertinente, de encontrarlo conforme, poner a consideración de la DGCET la propuesta planteada.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección de Regulación y Promoción

FERNANDO MOMIY HADA
Dirección de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

62

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Memo #461-2009-MTC/12.08 07/04/09

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Dirección General de Aeronáutica Civ
MESA DE PARTES
Fecha: 31 MAR. 2009 Hora: 11:15
Pase A: 079029 2009

DCA	☐	Conoc. y Fines	☐
DSA	☐	Acción	☐
DRP	☑	Atención	☐
.....	☐	Opinión	☐
.....	☐	Respuesta	☐
.....	☐	Informe	☐
.....	☐	Evaluación	☐
.....	☐	Devolución	☐
.....	☐	Coordinar Conmigo	☐
.....	☐	Archivo	☐

Obs. 05 Folios

INFORME Nº 088 -2009-MTC/12.08.DAE

AL : Sr. ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

ASUNTO : Propuesta de cláusula modificatoria sobre presentación de Planes Maestros en el Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

FECHA : Lima, 27 MAR 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted para informar lo siguiente:

1. Según la Cláusula 8.3.2 del Contrato de Concesión, los Planes Maestros de Desarrollo para todos los aeropuertos que integran el Primer Grupo, deben ser presentados a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) para su aprobación.

2. Sin embargo, la Cláusula 8.3.3 señala que dichos Planes Maestros serán evaluados y aprobados por la DGAC mediante Resolución Directoral, debiendo contarse con la opinión previa del OSITRAN.

3. Por esta razón, la DGAC, antes de evaluarlos y aprobarlos debe remitirlos a OSITRAN pidiendo su opinión sobre ellos. En casi todos los casos OSITRAN ha devuelto a la DGAC dichos Planes Maestros con las observaciones pertinentes, dando lugar a que la DGAC a su vez, los devuelva al Concesionario para el levantamiento de observaciones.

4. Realizadas las correcciones, el Concesionario los presenta nuevamente a la DGAC, quién lo traslada a OSITRAN para su opinión, repitiéndose el ciclo descrito anteriormente.

5. Con el objeto de agilizar el trámite de aprobación, de modo que cuando los Planes Maestros lleguen a la DGAC para su aprobación, vengan con la opinión previa de OSITRAN que alude el Contrato, sería muy recomendable que dichos Planes sean presentados directamente al Organismo Regulador y éste, con su respectiva conformidad, los remita a la DGAC para su evaluación final y aprobación con el resolutivo correspondiente.

63

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Registro Nº 019029 2009-A

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Internacional"

MEMORANDO Nº 461 -2009-MTC/12.08

A : Sr. Hjalmar R. Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Propuesta de cláusula modificatoria sobre presentación de Planes Maestros en el Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

FECHA : Lima, 07 ABR. 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted para comunicar que mediante el Informe Nº 088-2009-MTC/12.08.DAE del 27.03.2009, cuya copia se adjunta, la Dirección de Regulación y Promoción informa que, con el objeto de agilizar los trámites de revisión, evaluación y aprobación de los Planes Maestros de los aeropuertos a cargo del Concesionario Aeropuertos del Perú S.A., sería recomendable incluir en el Quinto Addendum al Contrato, que viene gestionando su Despacho, la modificación de las Cláusulas 8.3.2 y 8.3.3 del Contrato, en el sentido de que los Planes Maestros sean directamente presentados a OSITRAN, quien, con opinión favorable, los trasladará a la Dirección General de Aeronáutica Civil para su evaluación y aprobación.

Al respecto, este Despacho manifiesta su conformidad con el citado Informe, agradeciéndole se sirva disponer su implementación, de encontrarlo pertinente.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Direcc. Gral. de Aeronáutica Civil

ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
08 ABR. 2009
RECIBIDO FECHA
HORA 12:08

6e secretaria

En tal sentido, y siendo que las tarifas y cargos de acceso aplicados a los 3 Aeropuertos Adicionales son distintos de los aplicables a los 09 aeropuertos que se entregaron cuando empezó la Concesión, se propone homogenizar el tema tarifario, a fin que se permita mantener un régimen tarifario único para toda la red entregada en concesión.

Atentamente,

HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

Cc: Paola Marín – Dirección de Regulación y Promoción

65

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES
Fecha: 01 ABR. 2009 Hora: 12:05
01945-2009
Pasa a:
DCA ☐ Conoc. y Fines ☐
DSA ☐ Acción ☐
DRP ☑ Atención ☐
..... ☐ Opinión ☐
..... ☐ Respuesta ☐
..... ☐ Informe ☐
..... ☐ Evaluación ☐
..... ☐ Devolución ☐
..... ☐ Coordinar Conmigo ☐
..... ☐ Archivo ☐
Obs. 02 Folios

MEMORANDUM N° 565 -2009-MTC/25

A : **Sr. ERNESTO LOPEZ MAREOVICH**
Director General de Aeronáutica Civil

DE : **Dr. HJALMAR MARANGUNICH RACHUMI**
Director General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : **Tarifas y cargos de acceso para Aeropuertos de Provincia**

FECHA : **Lima,** 01 ABR. 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de solicitarle opinión técnica respecto de la incorporación de un párrafo adicional en el numeral 7.7.7 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincia de la República del Perú

7.7.7 El CONCESIONARIO reajustará las tarifas y cargos de acceso al 1° de enero de cada año calendario, de acuerdo a la siguiente fórmula:

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección de Regulación y Promoción
Promoción
02 ABR. 2009
RECIBIDO
P/D N°: ..... Hora: 11:40

$$T_t = 0.5\, T_{t-1} \frac{IPC_t}{IPC_{t-1}} + 0.5\, T_{t-1} \frac{CPI_t}{CPI_{t-1}}$$

Donde:

t *período de doce meses*

T_t *Tarifa (o cargo de acceso) al inicio del año calendario t*

T_{t-1} *Tarifa (o cargo de acceso) al inicio del año calendario t-1*

IPC_t *Índice de precios al consumidor publicado por el INEI durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t.*

IPC_{t-1}: *Índice de precios al consumidor publicado por el INEI durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t-1.*

CPI_t: *Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t.*

CPI_{t-1}: *Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t-1.*

.A partir del 01 de enero de 2010, los aeropuertos de Piura, Pisco y Chiclayo homologarán sus tarifas con las vigentes para los nueves (9) aeropuertos de la red aeroportuaria entregados en concesión en la fecha de cierre".

DIR. GRAL. DE CONCESIONES EN TRANSPORTES RITA CORDEJO LAVEO MTC

Sobre el particular, y como es de su conocimiento, el 11 de diciembre de 2006 se entregaron en concesión los aeropuertos de Anta- Huaraz, Talara, Tumbes, Iquitos, Chachapoyas, Trujillo, Cajamarca, Tarapoto y Ucayali. Con fechas 05 de febrero, 06 de marzo y 24 de noviembre de 2008, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Concederte entregó en operación al Concesionario, los Aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura respectivamente.

66

Aeropuertos como el de Pisco requieren tarifas promocionales, no incrementos tarifarios.

- Por lo tanto, con el objetivo de no perjudicar a las compañías aéreas que operan en Pisco, Chiclayo y Piura, esta Dirección recomienda que OSITRAN realice los ajustes tarifarios necesarios con todos los debidos sustentos del caso, siempre considerando el análisis costo – beneficio, la sostenibilidad de la oferta, el potencial de desarrollo de cada aeropuerto y la repercusión de dichos incrementos en los usuarios finales quienes son los que asumen los costos del servicio.

Sin otro particular, quedo a su disposición para cualquier aclaración o consulta.

FERNANDO MOMIY HADA
Director de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

tarifaria, correspondiéndole la fijación, revisión o ajuste y las reglas para la aplicación de tarifas.

- La función reguladora de OSITRAN se sujeta a 10 principios regulatorios, de los cuales, dos de ellos cobran importancia en el presente análisis: a) el principio de la sostenibilidad de la oferta propone que el nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio y la retribución del capital invertido; b) el principio de costo – beneficio propone que toda fijación tarifaria deberá sustentarse en un análisis de costos y beneficios sociales derivados de dicha intervención, teniendo en cuenta criterios como por ejemplo, la regularidad del servicio, la evolución de la demanda, costos administrativos, entre otros.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- La propuesta de ADP implicaría que las tarifas y cargos de acceso de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, además del incremento anual obligatorio, sufran un incremento adicional, producto de la homogeneización tarifaria. Sin embargo, la propuesta de ADP, además de generarle a las compañías aéreas un incremento en sus costos operativos, no ha sido presentada con un sustento técnico – económico, más allá de una simplificación operativa.

- En concordancia con lo anterior, también es cierto que según los principios regulatorios, las tarifas deben recuperar los costos de explotación y de capital incurridos. Sin embargo, en los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura todavía no se concluyen las obras obligatorias y los porcentajes de avance son mínimos. Es decir, los usuarios intermedios (compañías aéreas) y los usuarios finales pagarán tarifas más altas sin poder aprovechar ningún servicio o infraestructura mejorada si se considera que las obras obligatorias en dichos aeropuertos concluirán a finales del año 2011 y en el mejor de los casos, a finales del año 2010. Se supone que los costos de explotación se cubren con las tarifas actuales mientras que los incrementos tarifarios no compensarían ninguna inversión realizada.

- Si bien OSITRAN es el ente encargado de la fijación, revisión y establecimiento de las tarifas y sus respectivas reglas, este Despacho considera que la propuesta de ADP generará que las compañías aéreas, al sufrir incrementos en sus costos operativos, trasladarán estos incrementos a los usuarios finales del servicio incrementando los precios de los pasajes aéreos.

- Por todo lo anteriormente expuesto, esta Dirección opina que es OSITRAN quien debe interpretar el Contrato de Concesión e incluso cómo y cuándo aplicar la homogeneización tarifaria según los principios establecidos en el RETA. La DGAC como unidad orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Autoridad Aeronáutica encargada de fomentar la prestación de servicios de transporte aéreo en el territorio nacional considera que los incrementos tarifarios adicionales propuestos por ADP impactarán y desincentivarán la prestación del servicio, sobretodo en aquellas empresas que prestan servicios no regulares por tener costos y resultados operativos más sensibles a cualquier incremento tarifario. Asimismo, el potencial de aeropuertos poco utilizados como el de Pisco se vería también afectado y posiblemente limitaría el ingreso de más compañías aéreas.

Dirección de Regulación y Promoción - DGAC V° B°

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

68

Memo # 638-2009 - MTC/12.08

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES
Fecha: 04 MAYO 2009 Hora: 15:20
0194542009 Pasa A:

DCA	☐	Conoc. y Fines	☐
DSA	☐	Acción	☐
DRP	☑	Atención	☑
.....	☐	Opinión	☐
.....	☐	Respuesta	☐
.....	☐	Informe	☐
.....	☐	Evaluación	☐
.....	☐	Devolución	☐
.....	☐	Coordinar Conmigo	☐
.....	☐	Archivo	☐

Obs. 26 Folios

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

18 MAYO 2009

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

INFORME N° 120-2009-MTC/12.08

A: **ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH**
Director General de Aeronáutica Civil

ASUNTO: Tarifas y cargos de acceso para Aeropuertos de Provincia.

REF.: Memorándum N° 565-2009-MTC/25, del 01.04.09.
Registro N° 0194542009

FECHA: Lima, 04 MAY 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

La Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT), en el documento de la referencia, solicita una opinión técnica respecto de la incorporación de un párrafo adicional en el numeral 7.7.7 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos del Provincia de la República, respecto de la homologación de las tarifas de los aeropuertos de Piura, Pisco y Chiclayo con las tarifas vigentes para los nueve aeropuertos de la red aeroportuaria, entregados en concesión en diciembre del 2006.

El párrafo adicional propone homogeneizar las tarifas en toda la red aeroportuaria entregada en concesión, a fin de mantener un régimen tarifario único a partir del 01 de enero del 2010[1].

II. ANÁLISIS

- La DGAC es un órgano de línea de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú y se encarga de **fomentar**, normar y administrar el desarrollo de las actividades del transporte aéreo y la navegación aérea civil dentro del territorio peruano. La Dirección de Regulación y Promoción, promueve el desarrollo de la aviación civil en el Perú y propone políticas de ingreso al mercado aerocomercial.

- Son objetivos permanentes del Estado en materia de Aeronáutica Civil, entre otros, el asegurar el desarrollo de las operaciones aerocomerciales en un marco de leal competencia y con estricta observancia de las normas técnicas vigentes; así como **fomentar la ampliación de los servicios ofertados por las empresas de transporte aéreo**, como un medio para promover el incremento de la actividad turística.

- Según el numeral 7.7.1 del Contrato de Concesión, las tarifas cobradas por ADP serán establecidas por OSITRAN, de acuerdo a lo establecido en el RETA. El RETA, en su artículo 5° le otorga competencia exclusiva a OSITRAN en lo relacionado a regulación

[1] *"...A partir del 01 de enero de 2010, los aeropuertos de Piura, Pisco y Chiclayo homologarán sus tarifas con las vigentes para los nueves (9) aeropuertos de la red aeroportuaria entregados en concesión en la fecha de cierre..."*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

69

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

MEMORANDO N°638 -2009-MTC/12.08

A : **Sr. HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI**
Director General de Concesiones en Transportes.

ASUNTO : Tarifas y cargos de acceso para Aeropuertos de Provincia.

REF. : Memorándum Nº 565-2009-MTC/25, del 01.04.09.
Registro Nº 0194542009

FECHA : Lima, 18 MAYO 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de remitirle el Informe Nº 120-2009-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción, que mi Despacho hace suyo, mediante el cual se informa acerca de la solicitud vertida por la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S.A., respecto de la homologación de tarifas en los aeropuertos de Piura, Pisco y Chiclayo.

Atentamente,

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
18 MAYO 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA 09:1 REG. Nº

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Direcc. Gral. de Aeronáutica Civil

ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

70 setenta

- Es de resaltar que la Unidad Formuladora de estos perfiles SNIP es la DGAC, consecuentemente, la opinión técnica sobre la procedencia de reconocer los gastos en Estudios de Ingeniería está dada.
- En cuanto a la forma de pago de estos Estudios y de los que requieran los Planes Maestros (obligación del Concesionario establecida en el Contrato de Concesión), se reitera que esta Dirección no tiene competencia para opinar sobre ello.

4. Tema: Modificación de la Cláusula 1.4, literal b) del Apéndice 8 del Contrato

- Sobre la propuesta del Concesionario de que la obligación de contar con puentes de embarque sea incluida únicamente cuando un aeropuerto cuente con un tráfico superior a 1'000,000 de pasajeros; cabe señalar que, por no ser éste un tema de infraestructura aeroportuaria o de seguridad aeronáutica sino de nivel de servicio (comodidad y confortabilidad de los pasajeros), esta Dirección opina que la propuesta del Concesionario debe tratarse en el marco contractual y financiero.

5. Tema: Incorporación de párrafo adicional en Numeral 7.7.7

- Sobre la propuesta del Concesionario de que, a partir del 01 de enero de 2010 los aeropuertos de Piura, Chiclayo y Pisco homologuen sus tarifas con las vigentes para los 9 aeropuertos de la red aeroportuaria entregada en concesión a la fecha de cierre, se señala lo siguiente:

  - Según el numeral 7.7.4 del Contrato de Concesión, el Concedente y el Concesionario podrán solicitar a OSITRAN, en cualquier momento, la modificación de las Tarifas señaladas en el Anexo 7 del mismo. En este sentido, las condiciones y requisitos para la modificación solicitada deberán acogerse a lo establecido en el Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN.
  - Por lo tanto, las tarifas que el Concesionario cobre por los servicios aeroportuarios serán aquellas establecidas, revisadas y aprobadas únicamente por OSITRAN, careciendo de competencia la DGAC para opinar sobre la propuesta formulada por el Concesionario.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección de Regulación y Promoción

FERNANDO MOMIY HADA
Dirección de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

Memo # 1496 - 2008 - MTC/12.08

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

ABOGACÍA CIVIL
17 DIC 2008 Hora: 14:00
119180

DCA	☐	Conoc.	☐
DSA	☐	Acción	☐
DRP	☑	Atención	☑
.....	☐	Opinión	☐
.....	☐	Respuesta	☐
.....	☐	Informe	☐
.....	☐	Evaluación	☐
.....	☐	Devolución	☐
.....	☐	Fines	☐
.....	☐	Archivo	☐

Obs. 18 Fs 1195

18 DIC 2008

INFORME Nº 175 -2008-MTC/12.08

AL : Sr. ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

ASUNTO : Modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

REF. : Carta Nº 0807/2008/GG/AdP (P/D 119180).

FECHA : Lima, 16 DIC 2008

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual la firma Aeropuertos del Perú S.A., concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, presenta diversas propuestas para la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión; al respecto, debo informar que esta Dirección ha evaluado dichas propuestas dentro del marco técnico de su competencia, siendo las conclusiones como siguen.

1. Tema: Inclusión de Adicionales de Obra y Obra Nueva como conceptos a ser incluidos en la Cláusula 1.77.

   - Mediante Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.2008 y Memorando Nº 980-2008-MTC/12.08 del 21.08.2008 (Reg. 0420542008), cuyas copias se adjunta, fueron planteados los puntos de vista de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) respecto a los Adicionales de Obra, siendo la conclusión, que se apliquen los dispositivos legales vigentes relacionados con obras públicas.
   - En cuanto al concepto y al procedimiento para el reconocimiento de Obra Nueva, esta Dirección encuentra no procedente la propuesta planteada, en razón de que dicho concepto generaría nuevos componentes al proyecto original, situación para la cual, la Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública establece la necesidad de verificar la viabilidad del proyecto.

2. Tema: Incorporación del Numeral 8.24 – Inversiones Adicionales de Obra y por Obra Nueva.

   - En el citado Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.2008 (Numeral 7) se ha expuesto la opinión técnica de esta Dirección sobre la forma del reconocimiento de pago de las obras adicionales.

3. Tema: Incorporación del Numeral 2.6.4 – Estudios técnicos previos

   - Los perfiles SNIP de los aeropuertos incluidos en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, elaborados por el Concesionario y aprobados por OPI Transportes, establecen y reconocen el 7% del costo de las obras para Estudios de Ingeniería (dentro de Inversiones Intangibles que debe hacer el Concesionario en cada aeropuerto).

Dirección de Regulación y Innovación - DGAC - V° B°

72

Registro Nº 119180

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

MEMORANDO Nº 1496-2008-MTC/12.08

A : Señor Miguel Sánchez Del Solar Quiñones
Director General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

REF. : Memorándum Nº 1683-2008-MTC/25 (P/D 119180).

FECHA : Lima, 18 DIC. 2008

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual solicita pronunciamiento sobre la propuesta del Concesionario de incluir cinco modificaciones al Contrato de Concesión.

Al respecto, debo manifestarle que con Informe Nº 175-2008-MTC/12.08.DAE del 16.12.2008 de la Dirección de Regulación y Promoción, cuya copia se adjunta, se ha emitido el pronunciamiento solicitado, el cual cuenta con la conformidad de esta Dirección General.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Direcc. Gral. de Aeronáutica Civil

ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
19 DIC. 2008
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA 10:07 REG. Nº:

72

- Modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8

Al respecto, la opinión técnica de esta Dirección es que la adquisición de los puentes de embarque no tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje usando estos puentes. En tal razón, la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual deben contemplarse en los respectivos planes maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección de Regulación y Promoción

FERNANDO MOMIY HADA
Dirección de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES
Fecha: 24 MAR. 2009 Hora: 14:56
0140492009 Pasa A:

DCA	☐	Conoc. y Fines	☐
DSA	☐	Acción	☐
DRP	☑	Atención	☐
.....	☐	Opinión	☐
.....	☐	Respuesta	☐
.....	☐	Informe	☐
.....	☐	Evaluación	☐
.....	☐	Devolución	☐
.....	☐	Coordinar Conmigo	☐
.....	☐	Archivo	☐

Obs. 18 Folios

Para coordinar con el Abt. Gravier

INFORME Nº 076 -2009-MTC/12.08.DAE

AL : Sr. ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

ASUNTO : Opinión sobre proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

REF. : Memorándum Nº 435-2009-MTC/25 (Reg. 0140492009).

FECHA : Lima, 24 MAR 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCET), solicita la opinión de la DGAC sobre diversas cláusulas del proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión mencionado.

Al respecto, sobre cada una de las cláusulas planteadas, cabe manifestar lo siguiente:

- Modificación al numeral 1.77

  Esta Dirección manifiesta su conformidad en la inclusión de la definición de "Obras Adicionales" dentro de éste numeral, en razón de que mediante Informe Nº 072-2009-MTC/12.08.DAE del 25.07.2008 (cuya copia se adjunta), este Despacho había opinado oportunamente en tal sentido.

- Incorporación del numeral 8.24 (Procedimiento de las Obras adicionales)

  Sobre este punto, cabe reiterar lo sugerido en el citado Informe Nº 072-2008-MTC/12.08.DAE (numerales 6 y 7), en el sentido de que el reconocimiento y forma de pago de las Obras Adicionales de los proyectos que han sido aprobados bajo los dispositivos de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), debieran sujetarse a la normativa correspondiente; sin embargo, por tratarse de un tema estrictamente legal, no corresponde a la DGAC pronunciarse al respecto.

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Registro N° 0140492009-A

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Internacional"

MEMORANDO N° 428-2009-MTC/12.08

A : Dr. Hjalmar R. Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Opinión sobre Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

REF. : Memorándum N° 435-2009-MTC/25 (Reg. 0140492009).

FECHA : Lima, 01 ABR. 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho solicita opinión sobre el proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión.

Al respecto, debo manifestarle que con Informe N° 076-2009-MTC/12.08.DAE del 24.03.2009 de la Dirección de Regulación y Promoción, cuya copia se adjunta, se ha emitido el pronunciamiento solicitado, el cual cuenta con la conformidad de esta Dirección General.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Dirección General de Aeronáutica Civil

ERNESTO LOPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
06 ABR. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA 03:

75

conformidad respecto de la solicitud de modificación presentada por Aeropuertos del Perú S.A[2].

Asimismo, luego de haber eliminado de la Addenda la modificación al numeral 7.7.7 (referido a las tarifas), el Concesionario manifestó su conformidad mediante correo electrónico de fecha 28 de abril de 2009.

V- CONCLUSIONES

Por lo expuesto en el presente Informe, consideramos lo siguiente:

5.1 El presente Addendum tiene por objeto incluir la definición y procedimiento de pago y aprobación de las obras adicionales; agilizar el proceso de aprobación de los Planes Maestros; indicar que la instalación de puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos se realizará de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro; y definir la modalidad de pago de los Estudios Técnicos Previos.

5.2 Se ha cumplido con acreditar que el presente Addendum al Contrato de Concesión respeta la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, y el equilibrio económico-financiero de las partes.

5.3 El Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú es legalmente viable, y cuenta con la conformidad del Concedente, del Concesionario, y del Acreedor Permitido.

VI- RECOMENDACIONES

En virtud a lo señalado en el presente informe, se recomienda lo siguiente:

6.1 Consideramos procedente la suscripción del Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

6.2 Remitir el proyecto de Addendum y el presente informe a OSITRAN a efectos que dicha entidad emita opinión técnica no vinculante.

Atentamente,

Rita Comejo Lanao
Asesor Legal

Silvia Dávalos Mejía
Asesor Financiero

[2] Al respecto, cabe señalar el único Acreedor Permitido en el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos del Perú es el Banco Continental.

intenta modificar las condiciones, naturaleza, características o el objeto del Contrato de Concesión, pues las modificatorias atienden a aspectos secundarios distintos de la naturaleza del contrato que es entregar al Concesionario el diseño, construcción, mejora, mantenimiento, y explotación de los 12 aeropuertos de provincia del norte, bajo la modalidad Cofinanciada.

Finalmente, debemos precisar que en el Addendum al Contrato de Concesión se deja establecido expresamente (Cláusula Cuarta) que *"las modificaciones realizadas en el presente Addendum no generan obligación alguna de EL CONCEDENTE de resarcir o compensar a EL CONCESIONARIO"*; así como, en la cláusula Quinta se señala que las modificaciones introducidas en el Contrato de Concesión, las demás disposiciones del Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, del Primer, Segundo, Tercer y Cuarto Addendum a el Contrato de Concesión permanecen vigentes y con plena validez.

4.7 RESPECTO DEL EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO DE AMBAS PARTES

De acuerdo a lo indicado en la Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión, uno de los requisitos para que se puedan realizar las modificaciones a los contratos de concesión es que se respete el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

Al respecto, resulta pertinente señalar que la Cláusula 19.1 del Contrato de Concesión establece que las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato de Concesión el equilibrio económico- financiero de éste, para lo cual se indica que el Contrato de Concesión se encuentra en una situación de equilibrio económico- financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados entre las Partes.

Por lo expuesto, consideramos que el presente Addendum al Contrato de Concesión respeta el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes, así como mantiene la distribución de riesgos entre los mismos; todo lo cual constituye requisito indispensable para realizar una modificación al Contrato de Concesión.

4.8 DE LA CONFORMIDAD DEL CONCESIONARIO Y DEL ACREEDOR PERMITIDO

Cabe señalar que mediante Carta Nº 0347/2009/GG/AdP de fecha 13 de abril de 2009, Aeropuertos del Perú S.A manifestó a la Dirección General de Concesiones en Transportes su conformidad al Proyecto de Quinto Addendum al Contrato de Concesión, indicando adicionalmente que el texto que se les hizo llegar responde a las coordinaciones sostenidas con las distintas direcciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su empresa.

En el mismo sentido, mediante Carta s/n de fecha 24 de abril de 2009, el BBVA Banco Continental, Acreedor Permitido de ADP, ha manifestado su

El Concedente cancelará dichos ETPs con los fondos disponibles de la estructuración financiera y si no existiesen fondos serán pagos con liquidación, conforme el procedimiento establecido en el número 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

4.5 RESPECTO DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS CONTRACTUALMENTE CONVENIDAS

Por el presente Addendum al Contrato de Concesión se pretende que todas las obligaciones y derechos del Concesionario, estipulados en el Contrato de Concesión, se mantengan; en este sentido, si bien las obras adicionales no se encontraban previstas de manera expresa en el Contrato de Concesión, son inversiones que deben ser asumidas por el Concedente, a efectos que las ORIs, OSEs, las Obras de Plan Maestro, OART, Rehabilitación, y Mejoramiento en Infraestructura de lado Aire puedan ser realizadas en su totalidad. Mediante la presente Addenda se quiere dar un tratamiento a una realidad existente cuando se da la construcción de las obras previstas en el Contrato de Concesión y que están a cargo del Concesionario.

Respecto del procedimiento de los Planes Maestros, lo que se pretende es agilizar el trámite de aprobación de dichos documentos, manteniendo la esencia de lo señalado originalmente en el Contrato de Concesión que es que los planes Maestros son elaborados por el Concesionarios, aprobados por el Concedente (a través de la Dirección de Aeronáutica Civil) contando con la opinión técnica de OSITRAN.

Asimismo, la modificación referida al Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Iquitos respeta las condiciones técnicas y económicas del Contrato de Concesión toda vez que los puentes de embarque (mangas) se instalarán y dicho costo será asumido por el Concedente, sin embargo se propone que dicha inversión sea realizada cuando la demanda así lo requiera, lo cual deberá incluirse en el Plan Maestro respectivo.

Finalmente, y respecto de los estudios técnicos previos se no se genera una mayor obligación o derecho para alguna de las partes, toda vez que el numeral 9.12 del Contrato de Concesión ya prevee que el cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el Concedente en las Bases y en el Contrato de Concesión, y los ETPs son estudios que ya se encontraban previstos deben ser reconocidos al Concesionario, toda vez que son necesarios para la realización de las obras o de los Planes Maestros.

Por consiguiente, las condiciones económicas contractualmente convenidas no se ven alteradas por la presente Addenda.

4.6 RESPECTO DE LA NATURALEZA DE LA CONCESIÓN

En el punto 4.5 del presente informe hemos acreditado que las condiciones técnicas económicas establecidas en el Contrato de Concesión se están respetando.

En efecto, mediante el presente Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, no se

Si el CONCEDENTE optara por la modalidad de pago PAO tiene la facultad de elegir, a su vez, entre dos formas de pago: Pago a través de Certificados de Aceptación de Obra (CAO) y Pago diferidos con los Fondos del Fideicomiso"

De lo expuesto se desprende que los estudios necesarios para el Plan Maestro estudios deben ser pagados por el Concedente, el cual debe escoger entre la modalidad de pago: PAO o Liquidación.

Siendo ello así, consideramos conveniente analizar los Estudios Técnicos Previos que se realicen y que terminen en una obra, y aquellos estudios técnicos que el Concesionario deba realizar pero que no concluyan en una obra.

a) Respecto de los ETPs que concluyen con obras

Los estudios técnicos vinculados a las Obras de Rápido Impacto, Labores de Mantenimiento Correctivo, Obras de Seguridad, Ampliación, Remodelación de Terminal, Equipamiento no considerado como mínimo, Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura en el Lado Aire ,se propone aplicarles el mismo mecanismo de pago previsto para las citadas obras, de acuerdo al Contrato de Concesión.

En tal sentido, (i) los estudios vinculados a las ORIS se pagarán *conforme al* mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión; (ii) los estudios vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión; (iiii) los estudios vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO; y (iv) los estudios vinculados con Inversiones de Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura de lado Aire se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

b) Respecto de los ETps que no concluyen en obra

Existen algunos estudios técnicos previos que no necesariamente concluyen con una obra, como son los estudios de Planes Maestros.

Estos estudios relacionados a los Planes Maestros pueden ser de carga; medio ambiente; levantamiento de obstáculos; topográficos; señalización; apoyo a la navegación aérea; de proyecciones de tráfico; de mercado entre otros.

De acuerdo a la información proporcionada por el Concesionario, mediante Carta N° 0376/2009/GG/Adp de fecha 23.04.09 el monto estimado por Plan Maestro para cada uno de los aeropuertos es de US$ 150,000, y el monto a liquidar al MTC durante el año 2009 ascendería a US$ 900,000.00 y durante el año 2010 a US$ 900,000.00

En tal sentido, el mecanismo de pago propuesto para los estudios técnicos previos de los planes maestros aprobados es que los mismos se remitan a Ositrán para que se paguen como inversiones PAO.

previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo.

Al respecto, debemos indicar que según Resolución de Consejo Directivo N° 046-2007-CD-OSITRAN interpretó el Contrato de Concesión del Primer Grupo de aeropuertos de Provincia de la República del Perú que el mecanismo para realizar el pago de los Estudios Técnicos Previos para la ejecución de las Obras e inversiones en equipamiento es el Pago de Obras (PAO).

Asimismo, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-2008-CD-OSITRAN declaró fundada la preextensión alternativa del Recurso de Reconsideración formulado por ADP, y en consecuencia, en vía de integración del Contrato de Concesión declaró que los ETPs que no generarán obras por motivos exógenos al Concesionario; los ETPs que no concluyen que debe realizarse una obra pero que estén relacionados con distintas obras, están incluidos dentro del alcance del Cofinanciamiento y dan lugar a la aplicación del mecanismo de pago vía PAO, con independencia de si se les puede o no vincular a una obra en particular, en concordancia con lo establecido en la Cláusula 9.12 del Contrato de Concesión y la Circular N° 30.

Al respecto, el Numeral 9.12 del Contrato de Concesión establece que *"El Cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el CONCEDENTE estipulados en las Bases y en el Contrato, más el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tipo de impuesto que pueda surgir en el futuro".*

Por otro lado la Circular N° 30 de fecha noviembre de 2005 señala que *"para la determinación del PAO se incluirá todos los gastos y desembolsos relacionados con las inversiones destinados a operaciones aeroportuarias a realizarse, durante el periodo de la Concesión. Estos desembolsos serán constituidos por: estudios requeridos para la elaboración de expedientes técnicos, estudios de ingeniería y de desarrollo aeroportuario del Pan Maestro, emergen de rentabilidad para el concesionario, porcentajes para el supervisor de obra y gastos financieros relacionados con el financiamiento de las inversiones."*

Ahora bien, el Anexo 17 del Contrato de Concesión regula el "Esquema de pago de cofinanciamiento" establece lo siguiente:

"Queda expresamente establecido que los componentes PAO y Liq contenidos en las fórmulas 17.1 y 17.2, constituyen dos modalidades de pago alternativas y excluyentes entre sí.

El CONCEDENTE tiene la facultad de elegir entre las modalidades de pago PAO y Liq, definidas en los numerales 2.5 y 2.6 del presente Anexo, respectivamente. El PAO constituye la primera alternativa de pago a elegir por parte del CONCEDENTE y el pago a través de Liquidaciones, la segunda alternativa.

80
ochenta

Contrato de Concesión por el siguiente texto:

"*1.4 Terminal de Pasajeros*

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.

Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinado por los estudios de la demanda, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro.

4.4 RESPECTO DE LOS ESTUDIOS TECNICOS PREVIOS

Se propone incluir el numeral 2.6.4 del Anexo 17 – Esquema de Pago de Cofinanciamiento, quedando redactado con el siguiente texto.

2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:

a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

b) Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

c) Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario: se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera.

d) Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:

- *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO*
- *Reconocidos como inversiones PAO, se cancelarán al Concesionario con los fondos disponibles de la Estructuración Financiera, de encontrarse vigente. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*

e) Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo

"1.4 Terminal de Pasajeros

(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto (...)"

Mediante Informe N° 067-2009-MTC/12.08.DAE de fecha 17.03.2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil opinó sobre la conveniencia de modificar la citada cláusula vigente de modo que se relacione la necesidad de los puentes de embarque con las ampliaciones de los terminales de pasajeros, en razón de que dichos puentes requieren de infraestructura adecuada para su funcionamiento. Los estudios para el Plan Maestro respectivo conllevarían a determinar el número de pasajeros que requeriría un segundo nivel en el terminal en cada caso, desde el cual se embarcarían usando los citados puentes de embarque.

Siendo diferentes las áreas disponibles de los terminales en cada aeropuerto, el requerimiento de sus ampliaciones y el uso de los puentes no debería estar sujeto a un número mínimo de pasajeros, sino a la infraestructura que permita su funcionamiento.

Asimismo, con Informe N° 076-2009-MTC/12.08.DAE, remitido a esta Dirección mediante Memorandum N° 428-2009-MTC/12.08, la Dirección General de Aeronáutica Civil señala que la adquisición de los puentes de embarque no tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje usando estos puentes. En tal razón, la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual deben contemplarse en los respectivos Planes Maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda.

Por otro lado, debemos indicar que la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto mediante Memorandum N° 504-2009-MTC/09.02 indicó que en una reunión sostenida con la Dirección General de Aeronáutica Civil se concordó que la conveniencia de instalar los puentes de embarque para comodidad de los pasajeros debe analizarse conjuntamente con la ampliación vertical del terminal de pasajeros , considerando que el embarque y desembarque mediante el uso de los puentes se hace desde y hacia el segundo piso.

En tal sentido, la OPP del MTC señaló que en concordancia con la Dirección General de Aeronáutica Civil, encuentran razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizados conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinados a su vez, por lo estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan Maestro Respectivo.

En tal sentido, se propone modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del

calendario para emitir su pronunciamiento, y un plazo similar a la DGAC para aprobarlo, de corresponder.

4.2 RESPECTO DE LA TRAMITACIÓN DE LOS PLANES MAESTROS

A la fecha, de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión, el Concesionario presenta los Planes Maestros de Desarrollo a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), éste lo remite a OSITRAN, para su evaluación correspondiente. Una vez que OSITRAN ha emitido su opinión, dicho documento es derivada nuevamente a la DGAC para su evaluación, y de ser el caso su aprobación, mediante una Resolución Directoral.

Al respecto, y a efectos de agilizar el trámite de aprobación, se propone que cuando los planes maestros lleguen a la DGAC para su aprobación, ya cuenten con la opinión previa de OSITRAN, es decir, que la presentación de los citados documentos sean directamente a OSITRAN y una vez que se cuente con su respectiva conformidad, se remitan a la DGAC para su evaluación final y aprobación de ser el caso.

Mediante Informe N° 088-2009-MTC/12.08 DAE remitido a esta Dirección con Memorandum N° 461-2009-MTC/12.08, la DGAC solicita a esta Dirección evalúe la propuesta de modificatoria sobre presentación de Planes Maestros en el Quinto Addendum al Contrato de Concesión, en el sentido que los Planes Maestros sean directamente presentados a OSITRAN, quien, con opinión favorable, los trasladará a la DGAC para su evaluación y aprobación.

Finalmente, cabe mencionar que este mecanismo (la presentación al OSITRAN) del Plan Maestro ya ha sido contemplado en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez[1].

En tal sentido, y a fin de agilizar y reducir los plazos para el trámite establecido para la aprobación de los Planes Maestros se propone modificar el numeral 8.3.3 del Contrato de Concesión y que quede redactado de la siguiente manera:

"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.

El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con su conformidad éste último, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva"

4.3 RESPECTO DEL REQUISITO DE LOS PUENTES DE EMBARQUE PAR EL AEROPUERTO DE IQUITOS

El Contrato de Concesión establece en el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, lo siguiente:

---

[1] 1.26.
(...)Plan Maestro Detallado de Desarrollo. El Plan Maestro Detallado de desarrollo deberá ser remitido a OSITRAN para su evaluación, dentro de los ciento ochenta (180) días siguientes a la Fecha de Cierre. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá basarse en el Plan Maestro Conceptual de Desarrollo.

original. Para tal efecto, los pagos correspondientes serán aprobados por el Titular de la Entidad.

En el supuesto de que resultara indispensable la realización de prestaciones adicionales de obra por deficiencias del Expediente Técnico o situaciones imprevisibles posteriores a la suscripción del contrato, mayores a las establecidas en el segundo párrafo del presente artículo y hasta un máximo de cincuenta por ciento (50%) del monto originalmente contratado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al proyectista, el Titular de la Entidad podrá decidir autorizarlas. Para ello se requerirá contar con la autorización del Titular de la Entidad, debiendo para la ejecución y el pago contar con la autorización previa de la Contraloría General de la República y con la comprobación de que se cuentan con los recursos necesarios. En el caso de adicionales con carácter de emergencia dicha autorización se emitirá previa al pago. La Contraloría General de la República contará con un plazo máximo de quince (15) días hábiles, bajo responsabilidad, para emitir su pronunciamiento. Dicha situación debe ponerse en conocimiento de la Comisión de Presupuesto y Cuenta General de la República del Congreso de la República y del Ministerio de Economía y Finanzas, bajo responsabilidad del Titular de la Entidad".

En efecto, para el caso de las obras públicas se prevee que siempre y cuando las prestaciones adicionales respondan a la finalidad del contrato original, se puede contratar hasta por el 15% (quince por ciento) del monto total del contrato original. Caso contrario, es decir, si la prestación adicional superara el 15% será necesaria la autorización de Contraloría.

Ello responde a la lógica de ser eficientes y no interrumpir la dinámica de la terminación de la obra, siempre y cuando el costo de estos *"adicionales"* sea inferior al 15% del monto total del contrato. Sin embargo, si fuera necesario realizar un gasto de mayor envergadura (la Ley ha señalado que el monto sea mayor a 15% del contrato original) para poder terminar una obra, resulta razonable que este expediente técnico sea evaluado por el Titular de la Entidad, y que antes de la ejecución y pago de la misma se cuente con la autorización de Contraloría.

En este sentido, si bien las concesiones tienen un tratamiento distinto a las obras públicas, para regular el procedimiento que se va dar a las "obras adicionales" hemos considerado conveniente replicar lo previsto en la Ley de Contrataciones del Estado, aplicándolo al caso en particular.

Por lo expuesto, proponemos lo siguiente:

i. OSITRAN reconozca el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado, suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del Contrato de Concesión; y
ii. Cuando las Obras Adicionales sean mayores al 15% del expediente técnico aprobado, deben ser aprobadas por el Concedente (DGAC) con opinión previa de OSITRAN. El procedimiento que se establece para ello es otorgar al organismo regulador un plazo de diez (10) días

84

4.1.2 Procedimiento para las obras adicionales cuando sean menores o iguales al 15% del expediente técnico, y cuando sobrepasen dicho límite.

Se propone adicionar a EL CONTRATO DE CONCESIÓN, el numeral 8.24 con el siguiente texto:

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del expediente técnico aprobado

OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado contrato original suscrito en el marco del proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.

8.24.2 Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% del expediente técnico aprobado

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, éstas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

Una vez aprobado el expediente, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO.

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos".

Sobre el particular debemos indicar que para determinar el procedimiento de las obras adicionales, estamos tomando como referencia lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1017 - Ley de Contrataciones del Estado.

En efecto, el artículo 41° de la citada norma establece lo siguiente:

"Artículo 41.- Prestaciones adicionales, reducciones y ampliaciones

(...)Tratándose de obras, las prestaciones adicionales podrán ser hasta por el quince por ciento (15%) del monto total del contrato original, restándole los presupuestos deductivos vinculados, entendidos como aquellos derivados de las sustituciones de obra directamente relacionadas con las prestaciones adicionales de obra, siempre que ambas respondan a la finalidad del contrato

Al respecto, debemos señalar que mediante Carta N° 0157/2009/GG/AdP, el Concesionario ha indicado que en toda inversión es factible de generar "obras adicionales" por transparencia y considerando que el pago que se realiza de estas obras son recursos públicos. Sin embargo, señalan que es necesario contar con una definición en el Contrato de Concesión que precise que esto es posible. Asimismo, manifiestan que los conceptos de intervenciones adicionales que surgen como consecuencia de la ejecución de un plan de obras están permitidos en la Ley de Contrataciones vigente.

Por otro lado, la Dirección de Aeronáutica Civil mediante Informe N° 072-2008-MTC/12.08.DAE del 25.07.08 ha señalado que " *(...)los expedientes técnicos de obras son elaborados en gabinete en base a consideraciones y supuestos técnicos teóricos (calidad de suelos, distancias de canteras, rendimiento de equipos mecánicos, presencia de lluvias, suministro de materiales, metrados de actividades etc) que durante el desarrollo de los trabajos son muy suceptibles de variar, originando trabajos adicionales o deductivos y ampliaciones de plazos teóricos (calidad de sueldos, distancia de canteras, rendimiento de quipos mecánicos, presencia de lluvias, suministro de materiales, metrados de actividades etc) que durante el desarrollo de los trabajos son muy susceptibles de variar, originando trabajos adicionales o deductivos y ampliaciones de plazo, siendo responsabilidad de la supervisión de obra la verificación o validación de las causales que los originan.*

En ese sentido, la Dirección General de Aeronáutica Civil concluye que es procedente reconocer adicionales y/o deductivos.

Al respecto, debemos indicar que la Ley de Adquisiciones y Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Legislativo 1017 regula el concepto de las *"obras adicionales"*.

En efecto, es factible que en todo proyecto sea necesaria la construcción de obras que deban realizarse para poder cumplir con el objetivo de la obra principal, aprobada mediante los expedientes técnicos por el Estado Peruano.

Por otro lado, cabe señalar que la definición propuesta para "Obras Adicionales" en el Contrato de Concesión puede aplicarse a todas las obras e inversiones que debe realizar el Concesionario, según lo dispuesto en el mencionado Contrato de Concesión que son: (i) Obras obligatorias; Obras del Plan Maestro de Desarrollo; (iii) Obras de Rehabilitación y Mejoramiento; (iv) Inversiones en Mantenimiento; (v) y Equipamiento.

Por lo expuesto, consideramos que es viable y conveniente que el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú regule el concepto de las *"obras adicionales"* y poder de esta manera dar solución al problema de los trabajos que tiene que realizarse para poder terminar la obra, pero que no se encuentran contemplados en el expediente técnico aprobado.

3.4 Contrato de Concesión

3.4.1 Modificaciones al Contrato de Concesión

La Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión establece que toda adición, modificación al Contrato por cualquiera de las partes 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, señalando que se deberá contar con la opinión técnica del Regulador (OSITRAN) y siempre que las modificaciones respeten la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

Por otro lado, el numeral 17.3 de la Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión referida a las modificaciones del Contrato de Concesión establece que de conformidad con el Artículo 33° del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el Contrato de Concesión, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público.

Asimismo, el numeral 17.5 señala que *"la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes"*.

IV-EXPOSICIÓN DE HECHOS Y ARGUMENTOS QUE FUNDAMENTAN LA SOLICITUD DE ADDENDUM DEL CONCEDENTE Y CONCESIONARIO

A continuación, pasamos a exponer los hechos y argumentos que fundamentan la solicitud de Addendum al Contrato de Concesión propuesta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos del Perú:

4.1 RESPECTO DE LAS CLÁUSULAS DE OBRAS ADICIONALES

4.1.1 Inclusión de la denominación de "Obras Adicionales"

Mediante la presente Addenda se propone incluir en el numeral 1.77 el concepto de Obras Adicionales, con el siguiente texto:

- *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*

III- MARCO LEGAL

3.1 Decreto Supremo N° 059-96-PCM

De acuerdo a lo establecido en los artículos 32° y 33° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM, Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (en adelante TUO), se permiten realizar modificaciones al Contrato de Concesión siempre que se respete:

a) La naturaleza de la Concesión;
b) Las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y
c) El equilibrio financiero para ambas partes.

3.2 Decreto Supremo N° 060-96-PCM

El Reglamento del TUO, aprobado mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM establece lo siguiente:

> *"Artículo 30.- Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:*
> *(...)*
> *f) modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes;"*(el subrayado es nuestro)

3.3 Decreto Supremo N° 108-2006-EF

En el mismo sentido, el Decreto Supremo N° 108-2006-EF, el cual estable precisiones con relación a los alcances de algunos aspectos del TUO señala en su artículo 3° lo siguiente:

> *Artículo 3.- De la naturaleza del cofinanciamiento*
> *En el caso de concesiones cofinanciadas por el Estado, a que se refiere el inciso c) del Artículo 14 del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM y normas modificatorias, los montos que perciba el concesionario por la ejecución y explotación de la obra y/o prestación del servicio constituyen el sistema de recuperación de la inversión y/o de los costos o gastos de operación y mantenimiento efectuados; por lo tanto, la retribución económica por el servicio prestado por el concesionario."* (el subrayado es nuestro)

11. Mediante Memorandum N° 428-2009-MTC/12.08, de fecha 01 de abril de 2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil remitió el Informe N° 076-2009-MTC/12.08, el cual emite opinión técnica favorable, respecto de las obras adicionales.

12. Mediante correo electrónico de fecha 08 de abril de 2009, esta Dirección remitió al Concesionario Proyecto del Quinto Adendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú.

13. Mediante Carta N° 0347/2009/GG/ADP de fecha de 13 de abril de 2009, Aeropuertos del Perú S.A remitió a la Dirección General de Concesiones en Transportes su conformidad respecto al Proyecto de Quinto Addendum al Contrato de Concesión, indicando que *"dicho texto responde a las distintas coordinaciones sostenidas con las distintas Direcciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y nuestra empresa, por lo que nos encontramos conformes con el mismo"*

14. Con Carta N° 376/2009/GG/Adp de fecha 21 de abril de 2009, ADP informó a esta Dirección que los estudios técnicos relacionados con los Planes Maestros tendrían un costo aproximado de US$ 150,000 por cada aeropuerto, y que el monto que el MTC tendría que liquidar el año 2009 ascendería a US$ 900,000.00 y durante el año 2010 a US$ 900,000.00.

15. Con carta s/n de fecha 24 de abril de 2009, el Banco Continental (Acreedor Permitido) del Concesionario manifestó su conformidad respecto del proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión.

16. Mediante Carta N° 0395/2009/GG/Adp de fecha 27 de abril de 2009, el Concesionario, de conformidad a lo previsto en el numeral 17.1 del Contrato de Concesión, remitió a esta Dirección el documento que se hace mención en el numeral anterior.

17. Con correo electrónico de fecha 28 de abril del presente, esta Dirección remitió al Concesionario, el proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión, en el cual, a solicitud de la Dirección General de Aeronáutica Civil se excluye la modificación al numeral 7.7.7 referido a la homologación de tarifas de los aeropuertos de Pisco, Piura y Chiclayo.

18. Mediante correo electrónico de fecha 28 de abril de 2009, la Gerenta General de la Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A, señora Leonie Roca manifiesta su conformidad con el texto propuesto, señalando que *"están conformes con no retrasar la aprobación de las demás modificaciones"*.

II- OBJETO.

Remitir a OSITRAN el proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, de conformidad con lo señalado en el Decreto Supremo N° 059-96-PCM, Decreto Supremo N° 060-96-PCM, en el Contrato de Concesión y en la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2006-CD-OSITRAN.

3. Con fecha 06 de marzo de 2008 se suscribió el Segundo Addendum a el Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer la entrega en operación a el Concesionario del Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

4. Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió el Tercer Addendum a EL CONTRATO DE CONCESIÓN que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO DE CONCESIÓN; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

5. Con fecha 24 de noviembre de 2008 se suscribió el Cuarto Addendum al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad entregar en operación al Concesionario, el Aeropuerto CAP FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, Departamento de Piura.

6. Con Carta N° 0807/2008/GG/Adp, el Concesionario presentó a OSITRAN una solicitud de Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de aeropuertos de Provincia de la República del Perú en donde propuso realizar las siguientes modificaciones: (i) Inclusión de adicionales de obras; (ii) Inversiones adicionales; (iii) Pago de estudios Técnicos; (iv) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto; (v) Reajuste de tarifas de los aeropuertos de Chiclayo, Piura, y Pisco.

7. Mediante Oficio N° 159-08-GRE-OSITRAN de fecha 01 de diciembre de 2008, la Gerencia de Regulación de OSITRAN informó a esta Dirección la solicitud propuesta por el Concesionario, solicitando se remita el proyecto de acuerdo de ambas partes, manifestando su conformidad o no conformidad respecto al proyecto de Adenda elaborado por ADP.

8. El 05 de febrero de 2009, se llevó a cabo una reunión, en la cual se trataron los temas referidos a la propuesta de Adenda del Concesionario, llegándose a la conclusión que la misma debía reformularse.

9. Mediante Carta N° 0157/2009/GG/AdP de fecha 19 de febrero de 2009, el Concesionario Aeropuertos del Perú remitió su nueva propuesta, de acuerdo a lo coordinado en la reunión de trabajo de fecha 05/02/09.

10. Mediante Memorandum N° 504-2009-MTC/09.02, de fecha 18 de marzo de 2009, la Dirección General de Planeamiento y Presupuesto remitió a esta Dirección el Informe N° 275-2009-MTC/09.02 en el cual señaló que en concordancia con a la DGAC consideraba razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizadas conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinadas a su vez, por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan maestro respectivo.

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

INFORME N°236 - 2009-MTC/25. RCL. SDM

AL : Dr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes
Dirección General de Concesiones en Transportes

DE : **Rita Cornejo Lanao**
Asesor Legal
Dirección General de Concesiones en Transportes.

Silvia Dávalos Mejía
Asesor Financiero
Dirección General de Concesiones en Transportes.

ASUNTO : Solicitud de la Sociedad Concesionaria AEROPUERTOS DEL PERU S.A, y el CONCEDENTE respecto del Proyecto del Quinto ADDENDUM para modificar el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República de Perú.

REF : Memorandum N° 504 -2009-MTC/09.02
Oficio N° 159-08-GRE-OSITRAN
Carta N° 0157/2009/GG/AdP

FECHA : Lima,

I- ANTECEDENTES.

1. Con fecha 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante el Contrato de Concesión) con la empresa Aeropuertos del Perú S.A (en adelante ADP).

2. Con fecha 05 de febrero de 2008 se suscribió el Primer Addendum al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 del Contrato de Concesión, así como la entrega en operación a El Concesionario del Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

91 noventa

052143-014049 2009
014049 2009-A 021537 2009
049434
019180
022164
136952

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Viceministerio de Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Internacional"

Lima, 29 ABR 2009

OFICIO N° 601-2009-MTC/25

Señor
JORGE MONTESINOS CORDOVA
Gerente General
OSITRAN
Presente.-

Asunto: *"Quinta Adenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuerto de la República del Perú"*

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de remitirle la propuesta de modificación al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, que cuenta con la conformidad del Concedente, del Concesionario, y del Banco Continental (Acreedor Permitido del Concesionario).

Como es de su conocimiento, el numeral 17.1 de la Cláusula Décimo Sétima *"Modificaciones al Contrato"*, establece que toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el OSITRAN, con el debido sustento técnico y económico financiero, siendo que la parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN. 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 ese sentido, mucho agradeceremos, tenga a bien emitir opinión técnica sobre la propuesta de modificación del Contrato de Concesión presentada, por ser de relevancia para las Partes. Para tal efecto, cumplimos con remitir el informe técnico/legal N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM que mi Despacho hace suyo, el cual emite opinión favorable a la referida propuesta de Adenda.

Sin otro particular, manifiesto las expresiones de mi especial consideración.

Atentamente,

Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

4/5/09
OLVA COURIER SAC.
OP ERICK CARDENAS CASTILLO
DNI: 25796977

Cc.: Aeropuertos del Perú S.A.
Adj.: Lo indicado

92

3. Posteriormente, mediante Memorándum Nº 435-2009-MTC/25 del 10.03.2009, la DGCET remitió a la DGAC el proyecto del Quinto Addendum al Contrato, reiterando su solicitud de opinión sobre el mismo tema.
4. En esta oportunidad, teniendo a la vista el Expediente Técnico ETE-SPQT-TE-0062 (Remodelación de Flujos del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Iquitos), presentado por el Concesionario a la DGAC para su aprobación con opinión favorable de OSITRAN en el marco contractual correspondiente a "Obras Obligatorias", en el que no se preveía realizar obras para ubicar o construir una sala de embarque en el segundo nivel, desde el cual se pudiera acceder a los mencionados puentes de embarque y, además, considerando que las obras más importantes de desarrollo y expansión de los terminales deben plasmarse en los respectivos Planes Maestros, esta Dirección, mediante Informe Nº 076-2009-MTC/12.08.DAE del 24.03.2009, opinó lo siguiente:
"Al respecto, la opinión técnica de esta Dirección es que la adquisición de los puentes de embarque no tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje usando estos puentes. En tal razón, la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual debe contemplarse en los respectivos planes maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda."
5. De lo expuesto se desprende que esta Dirección no plantea el retiro de la implementación de los puentes de embarque, limitándose a opinar; primero que, no habiendo una reglamentación específica al respecto y no siendo un tema de seguridad ni de infraestructura, correspondía tratarlo en el marco contractual y financiero, en razón de que los recursos para su adquisición provienen de fondos públicos; y, segundo, que no existe la infraestructura adecuada que pueda permitir el uso de los puentes de embarque, en razón de que la remodelación de flujos de los terminales que viene haciendo el Concesionario, no prevé a corto plazo la construcción de salas de embarque en el segundo nivel desde donde puedan accederse a dichos puentes, como sí lo tiene el Aeropuerto del Cusco.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección de Regulación y Promoción

FERNANDO MOMIY HADA
Dirección de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

Memo #685-2009-HCI 12.08 28/08/09

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES
Fecha: 28 MAYO 2009 Hora: 08:49
056153 Pasa A:

DCA	☐	Conoc. y Fines	☐
DSA	☐	Acción	☐
DRP	☑	Atención	☑
.....	☐	Opinión	☐
.....	☐	Respuesta	☐
.....	☑	Informe	☐
.....	☑	Evaluación	☐
.....	☑	Devolución	☐
.....	☐	Coordinar Conmigo	☐
.....	☐	Archivo	☐

Obs. 13 Folios + Pedx Hecho

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

INFORME Nº 144 -2009-MTC/12.08.DAE

AL : Sr. ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

ASUNTO : Opinión sobre proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

REF. : Oficio Nº 068-09-GRE-OSITRAN (P/D 056153).

FECHA : Lima, 27 MAY 2009

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual OSITRAN solicita complementar y ampliar el sustento técnico en relación a los efectos sobre la seguridad y la menor calidad de servicio que se podrían derivar de retirar el requerimiento de implementación de los puentes de embarque para el Aeropuerto de Iquitos, cuando el flujo exceda de los 500,000 pasajeros al año.

Al respecto, debo informar lo siguiente:

1. Mediante Memorándum Nº 1683-2008-MTC/25 del 05.11.2008, la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCET) trasladó a la DGAC, solicitando opinión técnica, la propuesta del Concesionario AdP sobre modificaciones al Contrato de Concesión, entre ellos el siguiente, cuyo texto es como sigue:

   "4. Modificación de la Cláusula 1.4 literal b) del Apéndice 8 del Contrato

   1.4.B) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto.
   Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar o mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.
   Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública únicamente cuando un aeropuerto cuente con un tráfico superior a un millón de pasajeros (1'000,000)."

2. Considerando que esta Dirección no tiene conocimiento de reglamentación que fije el número mínimo o máximo para la obligatoriedad del uso de los puentes de embarque y que, además, con el criterio de que la falta de estas instalaciones no atentan contra la seguridad de los pasajeros, con Informe Nº 175-2008-MTC/12.08 del 16.12.2008, se emitió el siguiente pronunciamiento:

   - **"Sobre la propuesta del Concesionario de que la obligación de contar con puentes de embarque sea incluida únicamente cuando un aeropuerto cuente con un tráfico superior a 1'000,000 de pasajeros; cabe señalar que, por no ser éste un tema de infraestructura aeroportuaria o de seguridad aeronáutica sino de nivel de servicio (comodidad y confortabilidad de los pasajeros), esta Dirección opina que la propuesta del Concesionario debe tratarse en el marco contractual y financiero."**

Dirección de Regulación y Promoción - DGAC Vº Bº

94

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

056153
Registro N° 033293 2009

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Internacional"

MEMORANDO N° 685 -2009-MTC/12.08

A : Sr. Hjalmar R. Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Informe ampliatorio sobre propuesta de Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

REF. : Oficio N° 068-2009-GRE-OSITRAN (P/D 056153).

FECHA : Lima, 28 MAYO 2009

Me dirijo a usted en relación al documento de la referencia, mediante el cual OSITRAN solicita información adicional sobre la opinión técnica emitida por la Dirección de Regulación y Promoción respecto al propuesto Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

Al respecto, dicha Dirección, mediante Informe N° 144-2009-MTC/12.08.DAE del 27.05.2009, cuya copia se adjunta al presente, expone los criterios asumidos para la emisión de dicha opinión técnica, criterios que esta Dirección General encuentra conformes.

Atentamente,

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
28 MAYO 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: REG. N°

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Direcc. Gral. de Aeronáutica Civil

EUGENIO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

95

mismos; todo lo cual constituye requisito indispensable para realizar una modificación al Contrato de Concesión."

IV.- CONCLUSION

Considerando lo expuesto en el presente informe, se da por atendido el requerimiento formulado por OSITRAN respecto a la Addenda 5° del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, la misma que respeta la naturaleza y objeto de la concesión y no altera la distribución de riesgos; de manera que, es legal y contractualmente procedente su suscripción.

V. RECOMENDACION

Se recomienda remitir el presente informe a OSITRAN para su conocimiento y fines consiguientes.

Atentamente,

Dr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

dicho costo será asumido por el Concedente, sin embargo se propone que dicha inversión sea realizada cuando la demanda así lo requiera, lo cual deberá incluirse en el Plan Maestro respectivo.

Finalmente, y respecto de los estudios técnicos previos se no se genera una mayor obligación o derecho para alguna de las partes, toda vez que el numeral 9.12 del Contrato de Concesión ya prevee que el cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el Concedente en las Bases y en el Contrato de Concesión, y los ETPs son estudios que ya se encontraban previstos deben ser reconocidos al Concesionario, toda vez que son necesarios para la realización de las obras o de los Planes Maestros.

Por consiguiente, las condiciones económicas contractualmente convenidas no se ven alteradas por la presente Addenda.

4.6 RESPECTO DE LA NATURALEZA DE LA CONCESIÓN

En el punto 4.5 del presente informe hemos acreditado que las condiciones técnicas económicas establecidas en el Contrato de Concesión se están respetando.

En efecto, mediante el presente Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, no se intenta modificar las condiciones, naturaleza, características o el objeto del Contrato de Concesión, pues las modificatorias atienden a aspectos secundarios distintos de la naturaleza del contrato que es entregar al Concesionario el diseño, construcción, mejora, mantenimiento, y explotación de los 12 aeropuertos de provincia del norte, bajo la modalidad Cofinanciada.

Finalmente, debemos precisar que en el Addendum al Contrato de Concesión se deja establecido expresamente (Cláusula Cuarta) que "las modificaciones realizadas en el presente Addendum no generan obligación alguna de EL CONCEDENTE de resarcir o compensar a EL CONCESIONARIO"; así como, en la cláusula Quinta se señala que las modificaciones introducidas en el Contrato de Concesión, las demás disposiciones del Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, del Primer, Segundo, Tercer y Cuarto Addendum a el Contrato de Concesión permanecen vigentes y con plena validez.

4.7 RESPECTO DEL EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO DE AMBAS PARTES

De acuerdo a lo indicado en la Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión, uno de los requisitos para que se puedan realizar las modificaciones a los contratos de concesión es que se respete el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

Al respecto, resulta pertinente señalar que la Cláusula 19.1 del Contrato de Concesión establece que las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato de Concesión el equilibrio económico- financiero de éste, para lo cual se indica que el Contrato de Concesión se encuentra en una situación de equilibrio económico- financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados entre las Partes.

Por lo expuesto, consideramos que el presente Addendum al Contrato de Concesión respeta el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes, así como mantiene la distribución de riesgos entre los

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

13) Por consiguiente, la propuesta de 5° Addenda mantiene la distribución de riesgos inicialmente establecida, respetando el objeto de la concesión y la naturaleza contractual, encontrándose conforme al Decreto Supremo N° 059-96-PCM y Decreto Supremo N° 060-96-PCM (sobre modificaciones a los Contratos de Concesión).

14) Asimismo, corresponde señalar que el interés público comprende un conjunto de intereses individuales compartidos y coincidentes de una sociedad, válido para toda la comunidad, que aparece con un contenido concreto, determinable, actual, eventual o potencial, personal y directo de ellos, de manera que, se asigna al Estado su resguardo y tutela por ser garante final de esos objetivos.

15) Al respecto, la propuesta conjunta de Addenda que formula el Concedente y el Concesionario es conforme al interés público, toda vez que busca garantizar la normal implementación y desarrollo del Contrato de Concesión, a efectos de lograr la modernización y eficiente administración de doce terminales aeroportuarios de provincias, más aún si referimos la importancia del transporte aéreo en la economía del país, sea para el traslado de personas o carga.

16) Finalmente, mediante Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM, esta Dirección sustentó que la presente propuesta respeta las condiciones económicas contractualmente convenidas, la naturaleza de la concesión y del equilibrio financiero de las partes:

"4.5 RESPECTO DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS CONTRACTUALMENTE CONVENIDAS

Por el presente Addendum al Contrato de Concesión se pretende que todas las obligaciones y derechos del Concesionario, estipulados en el Contrato de Concesión, se mantengan; en este sentido, si bien las obras adicionales no se encontraban previstas de manera expresa en el Contrato de Concesión, son inversiones que deben ser asumidas por el Concedente, a efectos que las ORIs, OSEs, las Obras de Plan Maestro, OART, Rehabilitación, y Mejoramiento en Infraestructura de lado Aire puedan ser realizadas en su totalidad. Mediante la presente Addenda se quiere dar un tratamiento a una realidad existente cuando se da la construcción de las obras previstas en el Contrato de Concesión y que están a cargo del Concesionario.

Respecto del procedimiento de los Planes Maestros, lo que se pretende es agilizar el trámite de aprobación de dichos documentos, manteniendo la esencia de lo señalado originalmente en el Contrato de Concesión que es que los planes Maestros son elaborados por el Concesionarios, aprobados por el Concedente (a través de la Dirección de Aeronáutica Civil) contando con la opinión técnica de OSITRAN.

Asimismo, la modificación referida al Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Iquitos respeta las condiciones técnicas y económicas del Contrato de Concesión toda vez que los puentes de embarque (mangas) se instalarán y

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

98

3.2 Sobre la causa justificada y el interés público presente en la propuesta de modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

10) Respecto a la causa justificada para la modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, es pertinente mencionar que la 5° addenda propuesta busca perfeccionar distintos aspectos del Contrato de Concesión, los cuales atienden directamente a mejorar su implementación, reducir costos innecesarios y colmar supuestos de hecho que no cuentan con regulación expresa.

En mérito a ello, consideramos que la causa justificada de la modificación del Contrato de Concesión se encuentra en la necesidad de garantizar el normal desarrollo de la concesión, eliminando o corrigiendo errores que no puedan haberse previstos en su diseño y que tampoco afecten la distribución de riesgos pactada en la adjudicación de la buena pro; contribuyendo en la adecuada operación de doce terminales aeroportuarios de alcance nacional ubicados en distintas regiones del país.

11) Por lo cual, es criterio del Concedente adoptar las acciones que corresponda, de distinta índole, para garantizar que durante los 25 años de vigencia de la concesión se busque obtener una relación eficiente entre el estado-privado y que guarde un estricto equilibrio entre el interés del concesionario y la finalidad pública que radica en la administración de la infraestructura aeroportuaria.

12) En este orden de ideas, las modificaciones al Contrato de Concesión son las siguientes:

- Inclusión de la denominación "obras adicionales", lo cual permitirá garantizar la ejecución de las "obras principales" previstas en el Contrato de Concesión.
- Procedimiento para las obras adicionales cuyo valor sea menor o igual al 15% del expediente técnico, y cuando sobrepasen dicho límite.
- Modificación a la tramitación de los Planes Maestros ante el Concedente, lo cual simplificará el procedimiento que se viene siguiendo actualmente.
- Requisito de los puentes de embarque para el Aeropuerto de Iquitos, lo que permitirá adecuar la inversión en infraestructura proyectada con las necesidades actuales del aeropuerto.
- Definición de pago de los Estudios Técnicos Previos.

www.mtc.gob.pe | Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

99

Cusco, la DGAC ha señalado que en dicho terminal si existen salas de embarque en un segundo nivel.

7) Conforme se mencionó anteriormente por esta Dirección, debemos indicar que la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto mediante Memorándum N° 504-2009-MTC/09.02 refirió que en una reunión sostenida con la Dirección General de Aeronáutica Civil se concordó que la conveniencia de instalar los puentes de embarque para comodidad de los pasajeros debe analizarse conjuntamente con la ampliación vertical del terminal de pasajeros , considerando que el embarque y desembarque mediante el uso de los puentes se hace desde y hacia el segundo piso.

8) En tal sentido, dicho órgano del Concedente señaló que, en concordancia con la Dirección General de Aeronáutica Civil, encuentran razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizados conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinados a su vez, por lo estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan Maestro Respectivo.

9) En conclusión, es procedente la modificación del Contrato de Concesión a efectos de retirar la inversión en puentes de embarque toda vez que no existe la infraestructura adecuada que permita su normal operación y funcionamiento. En atención a ello, se considera conveniente adoptar la siguiente redacción:

"1.4 Terminal de Pasajeros
(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto
Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.
Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinado por los estudios de la demanda, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro."

DIR. GRAL. DE CONCESIONES EN TRANSPORTES SILVIA DAVALOS MTC

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

200

los puentes de embarque; de manera que, no existiría lógica en exigir dicha inversión si tanto en la infraestructura proyectada como en las características descriptivas actuales del terminal no existe ese "segundo nivel" necesario para un puente de embarque.

Atendiendo a lo expuesto, la Dirección General de Aeronáutica Civil, **en su calidad de órgano técnico del sector aeroportuario**, señala lo siguiente: (N° 144-2009-MTC/12.08.DAE, N° 076-2009-MTC/12.08.DAE y N° 175-2008-MTC/12.08)

> *"Sobre la propuesta del Concesionario de que la obligación de contar con puentes de embarque sea incluida únicamente cuando un aeropuerto cuente con un tráfico superior a 1'000,000 de pasajeros; cabe señalar que, por no ser éste un tema de infraestructura aeroportuaria o de seg[redacted] **sino de nivel de servicio (comodidad o confortabilidad de los pasajeros),** esta Dirección opina que la propuesta del Concesionario debe tratarse en el marco contractual y financiero".(Informe 175-2008-MTC/12.08)*
>
> *"Al respecto, **la opinión técnica de esta Dirección es que la adquisición de los puentes de embarque tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje usando estos puentes.** En tal razón, **la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual debe contemplarse en los respectivos planes maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda**" (Informe N° 076-2009-MTC/12.08)*
>
> *"De lo expuesto se desprende que esta Dirección no plantea el retiro de la implementación de los puentes de embarque, limitándose a opinar; primero que, **no habiendo una reglamentación específica al respecto y no siendo un tema de seguridad ni de infraestructura, correspondía tratarlo en el marco contractual y financiero, en razón de que los recursos para su adquisición provienen de fondos públicos;** y, segundo, **que no existe la infraestructura adecuada que pueda permitir el uso de los puentes de embarque en razón de que la remodelación de flujos de los terminales que viene haciendo el Concesionario, no prevé a corto plazo la construcción de salas de embarque en el segundo nivel donde puedan accederse a dichos puentes**, como sí lo tiene el Aeropuerto del Cusco. (Informe N° 144-2009-MTC/12.08.DAE)*

5) Dicho esto, esta Dirección concuerda con lo expuesto por el órgano técnico en el sentido que no existe, ni esta proyectado hacerlo en el corto plazo, infraestructura de segundo nivel que permita utilizar los puentes de embarque; siendo necesario analizar dicha inversión en función a la perspectiva de crecimiento y desarrollo que tenga el terminal aeroportuario, la cual será prevista en el Plan Maestro de Desarrollo, el mismo que deberá ser aprobad por la Dirección General de Aeronáutica Civil conforme lo establece el Contrato de Concesión.

6) Por otro lado, respecto a cuando OSITRAN hizo mención a la existencia de dichos puentes de embarque en el Aeropuerto de

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

20. Mediante Memorándum N° 685-2009-MTC/12.08, de fecha 28 de mayo del 2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil de este Ministerio emite un informe ampliatorio a la propuesta de Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

II. OBJETO

El presente informe tiene por objeto sustentar, de manera ampliatoria, la propuesta de modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

III. ANÁLISIS

3.1 Respecto la implementación de los puentes de embarque para el Aeropuerto de Iquitos.

1) Sobre el particular, El Contrato de Concesión establece en el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, lo siguiente:

> *"1.4 Terminal de Pasajeros*
> *(...)*
> *b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto*
> *Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto (...)"*

2) Conforme fue expuesto por esta Dirección, las necesidades o requerimientos de infraestructura para los distintos terminales aeroportuarios deben ser considerados en función a la planeación de crecimiento en el sector, analizando su desarrollo integral y contando con las facilidades que permitan su funcionamiento armónico.

3) En este sentido, en su oportunidad tanto la Dirección General de Aeronáutica Civil como la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, ambas de este Ministerio, señalaron la relación conjunta que existe entre contar con puentes de embarque y un terminal de segundo piso.

4) Por ello, y a solicitud de un informe ampliatorio, la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante Informe N° 144-2009-MTC/12.08.DAE, señala que para el Aeropuerto de Iquitos no se ha establecido contar obras que tengan por finalidad implementar una sala de embarque en el segundo nivel, desde el cual se pudiera acceder a

www.mtc.gob.pe | Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

102

2009-MTC/12.08, el cual emite opinión técnica favorable, respecto de las obras adicionales.

12. Mediante correo electrónico de fecha 08 de abril de 2009, esta Dirección remitió al Concesionario Proyecto del Quinto Adendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú.

13. Mediante Carta N° 0347/2009/GG/ADP de fecha de 13 de abril de 2009, Aeropuertos del Perú S.A remitió a la Dirección General de Concesiones en Transportes su conformidad respecto al Proyecto de Quinto Addendum al Contrato de Concesión, indicando que *"dicho texto responde a las distintas coordinaciones sostenidas con las distintas Direcciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y nuestra empresa, por lo que nos encontramos conformes con el mismo"*

14. Con Carta N° 376/2009/GG/Adp de fecha 21 de abril de 2009, ADP informó a esta Dirección que los estudios técnicos relacionados con los Planes Maestros tendrían un costo aproximado de US$ 150,000 por cada aeropuerto, y que el monto que el MTC tendría que liquidar el año 2009 ascendería a US$ 900,000.00 y durante el año 2010 a US$ 900,000.00.

15. Con carta s/n de fecha 24 de abril de 2009, el Banco Continental (Acreedor Permitido) del Concesionario manifestó su conformidad respecto del proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión.

16. Mediante Carta N° 0395/2009/GG/Adp de fecha 27 de abril de 2009, el Concesionario, de conformidad a lo previsto en el numeral 17.1 del Contrato de Concesión, remitió a esta Dirección el documento que se hace mención en el numeral anterior.

17. Con correo electrónico de fecha 28 de abril del presente, esta Dirección remitió al Concesionario, el proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión, en el cual, a solicitud de la Dirección General de Aeronáutica Civil se excluye la modificación al numeral 7.7.7 referido a la homologación de tarifas de los aeropuertos de Pisco, Piura y Chiclayo.

18. Mediante correo electrónico de fecha 28 de abril de 2009, la Gerenta General de la Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A, señora Leonie Roca manifiesta su conformidad con el texto propuesto, señalando que *"están conformes con no retrasar la aprobación de las demás modificaciones"*.

19. Con Oficio N° 068-09-GRE-OSITRAN, OSITRAN se dirigió a la Dirección General de Concesiones en Transportes y solicitó un informe ampliatorio respecto a la implementación de puentes de embarque para el Aeropuerto de Iquitos, así como, señalar su causa justificada y su congruencia con el interés público.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

103

utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

5. Con fecha 24 de noviembre de 2008 se suscribió el Cuarto Addendum al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad entregar en operación al Concesionario, el Aeropuerto CAP FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, Departamento de Piura.

6. Con Carta N° 0807/2008/GG/Adp, el Concesionario presentó a OSITRAN una solicitud de Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de aeropuertos de Provincia de la República del Perú en donde propuso realizar las siguientes modificaciones: (i) Inclusión de adicionales de obras; (ii) Inversiones adicionales; (iii) Pago de estudios Técnicos; (iv) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto; (v) Reajuste de tarifas de los aeropuertos de Chiclayo, Piura, y Pisco.

7. Mediante Oficio N° 159-08-GRE-OSITRAN de fecha 01 de diciembre de 2008, la Gerencia de Regulación de OSITRAN informó a esta Dirección la solicitud propuesta por el Concesionario, solicitando se remita el proyecto de acuerdo de ambas partes, manifestando su conformidad o no conformidad respecto al proyecto de Adenda elaborado por ADP.

8. El 05 de febrero de 2009, se llevó a cabo una reunión, en la cual se trataron los temas referidos a la propuesta de Adenda del Concesionario, llegándose a la conclusión que la misma debía reformularse.

9. Mediante Carta N° 0157/2009/GG/AdP de fecha 19 de febrero de 2009, el Concesionario Aeropuertos del Perú remitió su nueva propuesta, de acuerdo a lo coordinado en la reunión de trabajo de fecha 05/02/09.

10. Mediante Memorandum N° 504-2009-MTC/09.02, de fecha 18 de marzo de 2009, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto remitió a esta Dirección el Informe N° 275-2009-MTC/09.02 en el cual señaló que en concordancia con a la Dirección General de Aeronáutica Civil consideraba razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizadas conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinadas a su vez , por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan maestro respectivo.

11. Mediante Memorandum N° 428-2009-MTC/12.08, de fecha 01 de abril de 2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil remitió el Informe N° 076-

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

INFORME N° 320-2009-MTC/25

DE	:	Dr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi Director General Dirección General de Concesiones en Transportes
ASUNTO	:	Informe ampliatorio de la solicitud del MTC-Aeropuertos del Perú S.A. respecto a la suscripción de la 5° Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.
REFERENCIA	:	Oficio N° 068-09-GRE-OSITRAN, de fecha 06.05.2009
FECHA	:	Lima, 01 JUN. 2009

I.- ANTECEDENTES

1. Con fecha 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante el Contrato de Concesión) con la empresa Aeropuertos del Perú S.A (en adelante ADP).

2. Con fecha 05 de febrero de 2008 se suscribió el Primer Addendum al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 del Contrato de Concesión, así como la entrega en operación a El Concesionario del Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

3. Con fecha 06 de marzo de 2008 se suscribió el Segundo Addendum a el Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer la entrega en operación a el Concesionario del Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

4. Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió el Tercer Addendum a EL CONTRATO DE CONCESIÓN que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO DE CONCESIÓN; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se

www.mtc.gob.pe | Jirón Zorritos 1203 Lima, Lima 01 Perú (511) 615-7800

105

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Viceministerio de Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

ADP

OSITRAN
MESA DE PARTES
16 JUN 2009
Firma: Hora:

Lima, 16 JUN. 2009

OFICIO Nº 807 -2009-MTC/25

CARGO

Señor
LINCOLN FLOR ROJAS
Gerente
Gerencia de Regulación
OSITRAN
Presente.-

Asunto: Solicitud de informe ampliatorio de la propuesta de 5º Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Referencia: Oficio Nº 068-09-GRE-OSITRAN

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho nos solicitó un informe ampliatorio respecto a la solicitud de opinión formulada por este Despacho, mediante Oficio Nº 601-2009-MTC/25, sobre la propuesta de 5º Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Sobre el particular, remitimos adjunto los Informes Nº 320-2009-MTC/25, de la Dirección General de Concesiones en Transportes, y Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante los cuales se da por atendido el requerimiento formulado.

Finalmente, remitimos adjunto el Oficio Nº 153-2009-EF/15.01, respecto a la aplicación del artículo 9º del Reglamento del DL. 1012, aprobado por Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, el cual coincide con la opinión de esta Dirección comunicada mediante Oficio Nº 701-2009-MTC/25.

Sin otro particular, quedo de Usted.

Atentamente,

HUALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

106 ciento seis

VI. RECOMENDACIONES

79. Elevar el presente informe a consideración del Consejo Directivo a fin de que emita opinión respecto a la propuesta de Addendum 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú. Dicha opinión no es vinculante, de acuerdo a lo establecido en el Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917 (Ley de creación de OSITRAN).

80. Remitir el presente Informe a Aeropuertos del Perú S.A. (Concesionario) y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Concedente).

Atentamente,

LINCOLN FLOR ROJAS
Gerente de Regulación

HÉCTOR KUANG SALAS
Gerente de Supervisión

ROBERTO VELEZ SALINAS
Gerente de Asesoría Legal (e)

CARLOS AGUILAR MEZA
Gerente Adjunto de Supervisión

CARMEN GUTIERREZ SANCHEZ
Asesora Legal

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Supervisor de Inversiones

JOSE CARLOS VELARDE SACIO
Analista de Regulación

JCVS/Jb
REG. SAL. GRE- 11481-09

70. Asimismo, con relación a la limitación del pago de los ETPs vía PAO de acuerdo a los fondos de la Estructuración Financiera (ver literal d)), es razonable que en efecto dicho pago se efectúe en la medida que la línea de crédito pueda cubrir tales montos, sin perjuicio de la obligación que tiene el Concesionario de obtener una nueva Estructuración Financiera en caso sus obligaciones contractuales así lo ameriten.

71. De otro lado, en el resto de literales (a), b) y e)), simplemente se expresa de manera explícita cómo se pagarán los Estudios según cada tipo de Obra, bajo el criterio que "lo accesorio sigue la suerte del principal". Es decir, si una obra según el Contrato de Concesión es pagada vía liquidación, entonces los Estudios de dicha obra serán pagados con el mismo mecanismo de pago.

72. En efecto, en dichos literales se especifica que aquellos Estudios vinculados a las *Obras de Rápido Impacto* y a las *Labores de Mantenimiento Correctivo* se pagarán vía liquidación; mientras que los relacionados a las *Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire* se pagarán según el procedimiento para las obras del periodo remanente (pago al contado del 30% de las inversiones). Por tanto, no se tienen mayores observaciones al respecto.

73. En conclusión, proponemos emitir opinión favorable respecto a este extremo de la propuesta de Addendum, sin observaciones.

V. CONCLUSIONES

74. Respecto a los "Adicionales de Obras" (numeral 1.77), se propone emitir opinión favorable, pero deberá incluirse la definición de "Deductivo de Obra" según lo señalado en la sección A.2 del Informe.

75. Asimismo, para el caso del "Procedimiento de las Obras Adicionales" (numeral 8.24), se propone emitir opinión favorable con las incorporaciones al procedimiento que deberán incluirse y que han sido señaladas en la sección B.2 del presente Informe.

76. De otro lado, se propone emitir opinión favorable sobre la tramitación del "Plan Maestro". Sin embargo, deben incluirse los plazos para cada una de las etapas de la revisión, conforme se especifica en la sección C.2 del Informe.

77. Con relación al aplazamiento de la de instalación de Puentes de Embarque en el Aeropuerto de Iquitos, consideramos que la propuesta de diferir su instalación afectaría el nivel de servicio para los pasajeros. Se sugiere establecer un nuevo umbral de pasajeros, así como una tasa mínima de posiciones de estacionamiento, en concordancia con las prácticas nacionales e internacionales.

78. Finalmente, se propone emitir opinión favorable respecto de la precisión de los mecanismos de pago de los Estudios Técnicos Preliminares, al ser éstos consistentes con el Contrato de Concesión y sus Circulares, así como con la interpretación formulada por el Consejo Directivo en su Resolución N° 001-2008-CD-OSITRAN.

OSITRAN V°B° C. AGUILAR Gerente Adjunto de Supervisión (e)
OSITRAN V°B° E. GUTIÉRREZ Asesor Legal
OSITRAN V°B° F. JARAMILLO Supervisor de Inversiones
OSITRAN V°B° H. KUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° R. VÉLEZ Gerente de Asesoría Legal (e)
OSITRAN V°B° J. VELARDE Analista de Regulación
OSITRAN V°B° L. FLOR Gerente de Regulación

107

65. Con relación a ello, es importante mencionar que el Anexo 17 del Contrato de Concesión especifica que las Circulares N° 025, N° 030 y N° 033 indican los rubros a ser incluidos en el PAO, tal como se cita a continuación:

> *"Los rubros a ser incluidos en el PAO han sido precisados en las Circulares 025, 030 y 033 de fechas 17 de agosto, 30 de noviembre del 2005 y 12 de enero del 2006 respectivamente."*

66. En este orden de ideas, es importante citar lo que especifica la Circular N° 030 (parte integrante del Contrato de Concesión) donde se menciona, entre otros, los conceptos a ser incluidos en el PAO:

> *"3.- Se precisa los conceptos que podrá contener el PAMO y el PAO, establecidos mediante Circular N° 030:*
>
> *(...)*
>
> *PAO: Para la determinación del PAO, se incluirán todos los gastos y desembolsos relacionados con las inversiones destinadas a operaciones aeroportuarias a realizarse, durante el periodo de la Concesión. Estos desembolsos serán constituidos por: Estudios requeridos para la elaboración de expedientes técnicos, estudios de ingeniería y de desarrollo aeroportuario del Plan Maestro, margen de rentabilidad para el concesionario, porcentajes para el supervisor de obras y gastos financieros relacionados con el financiamiento de las inversiones."*
>
> [el subrayado es nuestro]

67. A su vez, la Circular N° 033 precisa que los Estudios, relacionados por ejemplo a las adquisiciones, estarán incluidos en el PAO, tal como puede leerse a continuación:

> *"PAO: (...)*
>
> *Los desembolsos para las inversiones en Equipamiento serán constituidos por: Estudios requeridos para la adquisición y gastos financieros relacionados con el financiamiento de las inversiones."*

68. Respecto a la propuesta de Addendum, con la inclusión del punto 2.6.4 en el Anexo 17, las partes pretenden precisar la forma cómo se pagarán los mencionados ETPs, sobre la base de los criterios establecidos a través una interpretación efectuada por el Consejo Directivo de OSITRAN con ocasión de una solicitud formulada por el Concesionario[5]. En dicha interpretación, el Consejo Directivo de OSITRAN señaló que los ETPs serán pagados vía PAO, independientemente que si se les pueda vincular a una obra o no:

> *"(...) toda vez que los PAO deben pagarse al culminar las obras, existe el vacío en el contrato respecto de cómo se viabilizan estos pagos de los ETPs reconocidos por el Contrato de Concesión, por lo que resulta necesario interpretar el Contrato de Concesión para integrarlo en esta parte y permitir su aplicación concreta y práctica en los hechos, con arreglo a su letra y espíritu, precisando que los ETPs a que se refieren los supuestos mencionados en el párrafo anterior darán lugar a la aplicación del mecanismo de pago vía PAO, independientemente de si dichos ETPs puedan vincularse a una obra específica, de manera que dicho pago no dependa de la ejecución o no de una obra en particular; (...)"*

69. En este contexto, la propuesta de Addendum, al establecer que los estudios vinculados a las Obras del Plan Maestro se cancelarán vía PAO (Literales c) y d)), es consistente con lo interpretado por el Consejo Directivo en su pronunciamiento.

---

[5] Resolución N° 001-2008-CD-OSITRAN, de fecha 10 de enero del año 2008.

pagarán aquellos Estudios que no culminen en una Obra. De esta forma, han solicitado la inclusión del Numeral 2.6.4 en el Anexo 17 del Contrato de Concesión, quedando éste redactado de la siguiente manera (se trata de un nuevo Numeral):

"2.6.4 Estudios Técnicos Previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:

a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
b) Aquellas vinculadas a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
c) Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario: se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera
d) Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:

- *Aprobados los planes maestros respectivos, se emitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO.*
- *Reconocidos como inversiones PAO, se cancelarán al Concesionario con los fondos disponibles de la Estructuración Financiera, de encontrarse vigente. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará a de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente, que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*

e) Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo."

E.2 Opinión del Regulador

63. Los ETPs son aquellos Estudios que se deben realizar para cumplir con las obligaciones establecidas en las Cláusula Octava del Contrato de Concesión (Ejecución de Obras e Inversión en Equipamiento); tales como Estudios Topográficos, de Pavimentos, de Suelos, que conllevan a la realización de los Expedientes Técnicos necesarios para la ejecución de dichas Obras.

64. No obstante lo anterior, es importante advertir que existen algunos ETPs que no necesariamente responden a una obra en particular. Es decir, se realizan los Estudios pero no necesariamente culminan en una obra. Ejemplo de ello son los siguientes:

- *Estudios Ambientales*
- *Estudios necesarios para la formulación de los Planes Maestros*
- *Proyección de Tráfico*
- *Estudio de Ruido Aeronáutico*
- *Evaluación de Obstáculos*
- *Estudios Aeronáuticos*

OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN V°B° C. GUTIERREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN V°B° J. ARAMILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° H. KUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° R. VELEZ GERENTE DE ASESORIA LEGAL (e)
OSITRAN V°B° J. TELARDE ANALISTA DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° L. FLOR GERENTE DE REGULACIÓN

108 ciento ocho

57. No obstante ello, las partes proponen aplazar la obligación de contar con puentes de embarque, así como su inclusión estaría sujeto a las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinado por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro, con lo cual la fecha para la implementación resultaría incierta.

58. Según las prácticas internacionales en aeropuertos concesionados, la inversión en puentes de embarque es una condición que los planes maestros consideran en su elaboración, toda vez que refleja el nivel de servicios que recibirá el pasajero.

59. El aplazamiento de la inversión en los puentes de embarque implica que la mejora en el nivel de los servicios a favor de los pasajeros quedaría diferida, con lo cual se afecta el bienestar de los usuarios. Es más, un aplazamiento con fecha incierta significaría una importante afectación potencial en la calidad de servicio, particularmente en un aeropuerto que recibe un número importante de turistas extranjeros.

60. Al respecto, consideramos que si las partes han propuesto diferir dicha inversión, debería establecerse contractualmente un nuevo "umbral" para la instalación de los puentes de embarque, asimismo, es recomendable establecer una tasa de posiciones con puentes de embarque. Tal es el caso, por ejemplo del Aeropuerto de Cusco, las mangas se instalaron en el año 2000, cuando se registraba un movimiento anual de aproximado de 792 mil pasajeros[3]. En el caso particular del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se estableció que al cuarto año de vigencia de la concesión, como mínimo el 31% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves debería tener "mangas" (puentes de embarque)[4].

61. En suma, consideramos que la propuesta de aplazar la instalación de los puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos debiera estar acompañada de:

- Un nuevo umbral de pasajeros para la colocación de los puentes, sobre la base de prácticas nacionales e internacionales.
- Un mínimo de posiciones de estacionamiento con puentes de embarque ocupadas simultáneamente.

E. Mecanismo de pago para los Estudios Técnicos Preliminares (Numeral 2.6.4 del Anexo 17)

E.1 Proyecto de Addendum

62. En la propuesta de Addendum, las partes proponen precisar el mecanismo de pago de los Estudios Técnicos Preliminares (ETPs), en orden de establecer cómo se

[3] Información obtenida de la página web de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.-CORPAC, en la siguiente dirección: http://www.corpac.gob.pe//estad/1xls.htm (visitada el 19 de junio del 2009)

[4] Anexo 14, Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Numeral 1.20. En dicho Anexo, se señalaba también que al octavo año de la vigencia de la concesión, el 65% de las posiciones debería tener mangas, al vigésimo año, el 80% y al vigésimo quinto, 90%.

002-2009 - E4(68.01

54. Asimismo, es conveniente señalar que el actual edificio Terminal del Aeropuerto de Iquitos cuenta con dos niveles, estando pendiente efectuar adecuaciones en el mismo para la instalación de los puentes de embarque.

55. Sobre el Requerimiento Técnico de los puentes de embarque, se puede señalar que los documentos de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI y la Asociación Internacional de Transportadores Aéreos – IATA, establecen los criterios para la instalación de puentes de abordaje en los aeropuertos, siendo:

- El "Manual de Planificación de Aeropuertos", Parte 1, "Planificación General" (Doc. 9184-AN/902) de la OACI, señala que:

  "Pasarelas de embarque

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

- El documento titulado "*Development Reference Manual, 9th Edition Effective January 2004*" de la *International Air Transport Association* – IATA, señala que[1]:

  "J11.1 Objetivos de los Puentes de Abordaje de Pasajeros
  El puente de embarque de pasajeros es utilizado por grandes y pequeños aeropuertos del mundo. Se puede utilizar para ayudar a la operación del aeropuerto en:

  - *Reducir el tiempo de embarque y desembarque de pasajeros.*
  - *Mejora la seguridad del personal y de los pasajeros.*
  - *Dar un mejor de servicio a los pasajeros.*
  - *Mejora el acceso a los discapacitados.*
  - *Proporciona un medio de escape de la aeronave en caso de una emergencia."*

56. En ese sentido, es evidente que la propuesta de retirar la obligación contractual de instalar puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos cuando se registre flujos de pasajeros anuales mayores a 500,000, no permitiría mejorar los niveles de seguridad y calidad de servicio de dicho Terminal a favor de los pasajeros. Es decir, el aplazamiento en la instalación de las mangas afectaría a los usuarios finales (pasajeros) del Aeropuerto de Iquitos[2]. Cabe mencionar que este argumento no ha sido desvirtuado por el Concedente a través de la información adicional remitida.

---

[1] Traducción libre del siguiente texto:

"Objectives of Passenger Boarding Bridges
The Passenger boarding bridge is used by large and smaller airports worldwide. It can be used to assist the airport operation by:

- *Reduceing the Passenger Disembark/Embarkation Time.*
- *Improving Staff and Passenger Safety.*
- *Improving Passenger Experience.*
- *Improving Disabled Access*
- *Providing a means of escape from the aircraft in case of an emergency."*

[2] En esta parte es importante mencionar que el Regulador no solo vela por los intereses del Estado (representado por el Concedente) y de la empresa (Concesionario), sino también por los intereses de los Usuarios.

51. En resumen, se propone emitir opinión favorable respecto de la modificación del Numeral 8.3.3, a la vez que se propone una nueva redacción del Numeral 8.3.4, en los términos expuestos en el párrafo anterior.

D. Puentes de Embarque en el Aeropuerto de Iquitos (literal b) del Numeral 1.4. del Anexo 8)

D.1 Proyecto de Addendum

52. Las partes han considerado modificar los requisitos que exigía el Contrato de Concesión para la instalación de puentes de embarque en el aeropuerto de Iquitos. Sobre esta obligación, el Contrato estableció que cuando la cantidad de pasajeros movilizados supere los 500,000, deberían instalarse tales puentes. Sobre este punto, las partes acordaron lo siguiente (en sombreado la inclusión propuesta):

> *"1.4 Terminal de Pasajero*
>
> *(...)*
>
> *b) Instalaciones Mínimas requeridas por Aeropuerto*
> *Indistintamente del tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar o mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.*
>
> *Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinado por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro."*

D.2 Opinión del Regulador

53. El Concedente mediante Oficio Nº 807-2009-MTC/25 (del 16 de junio del año 2009), remitió los Informes Nº 320-2009-MTC/25 de la Dirección General de Concesiones en Transportes y Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE de la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC, en el cual se señala lo que se expone en las siguientes líneas.

> *"La DGAC no plantea el retiro de la implementación de los puentes de embarque, limitándose a opinar; primero que, no habiendo una reglamentación específica al respecto y no siendo un tema de seguridad ni de infraestructura, correspondía tratarlo en el marco contractual y financiero, en razón que los recursos para su adquisición provienen de fondos públicos; y, segundo, que no existe la infraestructura adecuada que pueda permitir el uso de los puentes de embarque, en razón de que la remodelación de flujos de los terminales que viene haciendo el Concesionario, no prevé a corto plazo la construcción de salas de embarque en el segundo nivel desde donde puedan accederse a dichos puentes, como si lo tiene el Aeropuerto de Cusco".*
>
> *Del análisis de la documentación complementaria presentada por el MTC, se puede señalar que, tanto OACI, como IATA, específica los criterios para la implementación de Puentes de Embarque, el cual constituye infraestructura del Lado Aire, permite garantizar los niveles de seguridad y nivel de servicios para los pasajero, lo mencionado es contradictorio con lo precisado por la DGAC.*

OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN V°B° C. GUTIÉRREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN V°B° F. ARAMILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° H. KUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° J. VELARDE ANALISTA DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° R. VÉLEZ GERENTE DE ASESORÍA LEGAL (e)
OSITRAN V°B° L. FLOR GERENTE DE REGULACIÓN

El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con su conformidad éste último, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respetiva."

C.2 Opinión del Regulador

46. Las partes buscan agilizar el trámite que corresponde a la aprobación de los Planes Maestros, haciendo que éstos sean remitidos directamente a OSITRAN y una vez que se cuente con opinión favorable, sean trasladados recién a la DGAC para su evaluación y aprobación.

47. Conforme se desprende del Numeral 8.3.3 del Contrato de Concesión, concordado con su Numeral 8.3.4, el trámite vigente implica que el Concedente, a través de la DGAC, cuenta con un plazo de 6 meses, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo, plazo que incluye además aquél con el cuenta OSITRAN para emitir su opinión previa sobre el particular, el mismo que en la práctica ha sido de 3 meses.

48. Dado que la propuesta de modificación busca que OSITRAN emita su opinión, con anticipación a la recepción por parte del Concedente, consideramos que se podría establecer un plazo de evaluación de 3 meses por parte de este Organismo Regulador, formalizando así el plazo que se ha venido empleando en la evaluación de los correspondientes Planes Maestros.

49. En adición a lo expuesto, atendiendo al cambio en el procedimiento propuesto y para efectos de materializar el objetivo de agilizar el trámite de aprobación de los Planes Maestros, consideramos que la modificación propuesta al interior al Numeral 8.3.3 del Contrato de Concesión, debiera ir acompañada de una modificación en su Numeral 8.3.4 por la cual se efectúen los ajustes al plazo de evaluación con el cuenta el Concedente.

50. En consecuencia, se propone que los numerales 8.3.3 y 8.3.4 queden redactados de la siguiente manera (tachado el párrafo a anular y en sombreado el párrafo a agregar):

> *"8.3.3 Lo Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC mediante Resolución Directoral, debiendo contar con opinión previa de OSITRAN.*
>
> *El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que a su criterio estime que se cumplan con los Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respetiva.*
>
> *~~8.3.4 El CONCEDENTE tendrá un plazo de 6 meses, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente.~~*
>
> *8.3.4 OSITRAN dispondrá de tres (03) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de Desarrollo. El CONCEDENTE tendrá un plazo de tres (03) meses, contados a partir de la fecha de remisión por OSITRAN de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente."*

110 ciento diez

8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del Monto Contratado

OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del monto contratado en virtud del Anexo 27 del Contrato de Concesión.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada, liquidación de la obra.

La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

En la documentación ~~sustentaría~~ sustentatoria *del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.*

8.24.2 Cuando las Obras Adicionales sean superiores al 15% del ~~Monto Contratado~~ los montos contratados

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, ~~estas~~ serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente del adicional a OSITRAN quien tendrá un plazo de máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

En el expediente del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el Expediente Técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO."

44. En síntesis, se propone emitir opinión favorable con las precisiones señaladas en el párrafo anterior.

los montos adicionales a este %

C. Tramitación del Plan Maestro (Numeral 8.3.3)

C.1 Proyecto de Addendum

45. Los planes maestros deben ser remitidos directamente a OSITRAN (obviando a la DGAC-MTC como actualmente lo señala el Contrato) y una vez que se cuente con opinión favorable, deberán ser trasladados a la DGAC para su evaluación y aprobación. A fin de aligerar dicho trámite, las partes han acordado el siguiente procedimiento (la inclusión se encuentra sombreada):

8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC. Mediante Resolución Directoral, debiendo contar con opinión previa de OSITRAN.

OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN V°B° C. GUTIÉRREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN V°B° R. VÉLEZ GERENTE DE ASESORÍA LEGAL (e)
OSITRAN V°B° F. ARMILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° H. KUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° J. VELARDE JEFATURA DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° GERENTE DE REGULACIÓN

que finalmente sólo tenía carácter referencial para efectos de iniciar el respectivo proceso de selección.

41. Respecto al Procedimiento para obras adicionales menores o iguales al 15%, se debe hacer las siguientes precisiones:

- Que, si bien es cierto que los adicionales de obra que no excedan del 15% del Monto Contratado, son aprobados directamente por el Concesionario a cada uno de los Contratistas seleccionados a través del proceso de selección, resulta necesario precisar a nivel contractual que el Concesionario debe presentar a OSITRAN documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados a efectos de verificar los porcentajes de adicionales respecto a la Obra Contratada.

- La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

- En la documentación que sustenta el Adicional de Obra, el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

42. De otro lado, con relación a las Obras Adicionales superiores al 15%, se debe precisar que:

- En la documentación que sustenta el Adicional de Obra, el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

- Dado que sobre este punto se adopta un tratamiento similar al previsto en el Artículo 41° del Decreto Legislativo N° 1017 "Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Contrataciones del Estado", debe precisarse que el referido dispositivo normativo considera un tope máximo de 50% hasta el cual se pueden tramitar las obras adicionales que superen el 15% del monto inicialmente contratado.

- De acuerdo a lo anterior, resultaría conveniente que las partes consideren un monto máximo hasta el cual se pueden tramitar las obras adicionales que sean superiores al 15%, pudiendo las partes, de estimarlo pertinente, adoptar el tope máximo fijado en la vigente Ley de Contrataciones del Estado.

- Por otra parte, consideramos que también resultaría conveniente que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%; sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimientos establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP en lo que resulte aplicable.

43. Por lo tanto, de acuerdo a lo expuesto en este sección, se propone que el numeral quede redactado de la siguiente manera:

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del Expediente Técnico aprobado

OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado conforme al proceso previsto en el Anexo 27 del Contrato.

8.24.2 Cuando las Obras Adicionales sean superiores al 15% del Expediente Técnico aprobado

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, estas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo de máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

Una vez aprobado el Expediente Técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO."

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos.

B.2 Opinión del Regulador

37. Consideramos que, dado que deben reconocerse las "Obras Adicionales", debiera ser procedente la incorporación de un procedimiento para la tramitación de dichas obras. No obstante ello, es conveniente hacer las precisiones que se exponen en los siguientes párrafos.

38. El Concesionario en cumplimiento del Anexo 27 – Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividad de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultoría, realiza procesos de selección (Licitación Pública Internacional Licitación Pública Nacional, Proceso de Solicitud de Propuestas y Adjudicación Directa) en los cuales, con excepción de la Adjudicación Directa, el Concedente participa como miembro del Comité de los Procesos.

39. En el Proceso de Selección, el Comité Especial adjudica la Buena Pro a la oferta del Postor que presente la menor propuesta económica (el precio más bajo). Sobre la base de la oferta seleccionada, y sobre la cual se ha adjudicado la buena pro, el Concesionario suscribe el contrato para la ejecución de la obra convocada.

40. En este sentido, se debe tomar en consideración que el Expediente Técnico aprobado por el Concedente y con el cual se inició el proceso de selección, contiene un Valor Referencial, el cual podría no concordar con el monto ofertado por el Postor Seleccionado. Por tal razón, es conveniente que se precise que el porcentaje de las Obras Adicionales debe ser evaluado respecto del monto ofertado por el Postor seleccionado por el Comité Especial y con el cual el Concesionario suscribió el Contrato correspondiente, y no sobre el monto del Expediente Técnico aprobado

OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN V°B° C. GUTIÉRREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN V°B° F. JARAMILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° H. KUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° J. VELARDE ANALISTA DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° R. VÉLEZ GERENTE DE ASESORÍA LEGAL (e)
OSITRAN V°B° L. ELOR GERENTE DE REGULACIÓN

ofertado
Monto Postor → Monto de Contrato
en lugar Monto Expediente técnico
Valor Referencial

Adicionales, de no haber sido consideradas en el Expediente Técnico, ni el contrato; cuya realización resulta indispensable y/o necesaria para dar cumplimiento a la meta prevista de la Obra Principal.

34. En ese sentido, consideramos que es conveniente incorporar en la Cláusula Primera de Definiciones, el concepto de "Obras Adicionales". Asimismo, es necesario que en vista de la inclusión de la definición de "Obras Adicionales", también se añada el concepto de "Deductivos de Obra", debiendo considerar para el efecto que éstos se refieren a aquellos componentes o partes de la obra que estando incluidos en el expediente técnico aprobado, ya no resulta necesarios ejecutarlos por razones debidamente justificadas. En consecuencia, se propone que el numeral 1.77 quede redactado de la siguiente manera:

> *"**Obras**", son el resultado de las inversiones que el Concesionario realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*
>
> - *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
> - *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
> - *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
> - *"Obras Adicionales", son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el Concedente, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en estos.*
> - *"Deductivo de Obra", se refiere a aquellos componentes o partes de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*
>
> *Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos."*

35. En conclusión, se propone emitir opinión favorable, pero recomendamos la inclusión del término "Deductivo de Obra", por las consideraciones expuestas en los párrafos anteriores.

B. <u>Procedimiento de las Obras Adicionales (numeral 8.24)</u>

B.1 <u>Proyecto de Addendum</u>

36. En concordancia con lo anterior, las partes proponen implementar un procedimiento para el pago de las "Obras Adicionales", el cual se cita a continuación (se trata de un nuevo Numeral):

OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN V°B° C. GUTIÉRREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN V°B° H. ARAMILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° H. XUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° R. VELEZ GERENTE DE ASESORÍA LEGAL (e)
OSITRAN V°B° J. VELARDE ANALISTA DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° L. FLORES GERENTE DE REGULACIÓN

D. Puentes de Embarque en el Aeropuerto de Iquitos (literal "b)" del Numeral 1.4 del Anexo 8)
   D.1 Proyecto de Addendum
   D.2 Propuesta de opinión

E. Mecanismo de pago para los Estudios Técnicos Preliminares (Numeral 2.6.4 del Anexo 17)
   E.1 Proyecto de Addendum
   E.2 Propuesta de opinión

30. En la siguiente sección se presentan el desarrollo de cada una de los puntos arribas señalados.

A. Adicionales de Obras (numeral 1.77)

A.1 Proyecto de Addendum

31. Se ha incorporado en el numeral 1.77 la definición de Obras Adicionales, en la cual se especifica aquellas obras que resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, pero que no se encuentran previstas en los expedientes técnicos. Así, se propone la siguiente inclusión (en sombreado la inclusión propuesta):

> *"**Obras**", son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*
>
> - *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
> - *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
> - *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
> - *"Obras Adicionales", son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el Concedente, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*

A.2 Opinión del Regulador

32. El actual Contrato de Concesión no prevé el reconocimiento de Adicionales de Obra durante la ejecución de las Inversiones Obligatorias, tanto del periodo inicial, como del periodo remanente.

En el desarrollo de cualquier tipo de Inversión, indistintamente del sector que lo ejecute (Público o Privado), es probable que surja la necesidad de realizar Obras

"Artículo 9.- Procedimiento y causales de renegociación del contrato de Asociación Público – Privada"

Salvo para casos asociados a errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa del cierre financiero del contrato de APP, no podrán efectuarse Addendums al mismo durante los primeros 3 años desde la fecha de su suscripción. Una vez culminado dicho plazo podrán realizarse Addendums al contrato de APP previa opinión del Organismo Regulador correspondiente, cuando se trate de proyectos para la prestación de servicios públicos bajo su competencia. Asimismo, se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento o las garantías. Las opiniones deberán ser requeridas en forma simultánea a las diferentes entidades, entendiéndose por ello que sean solicitadas con un desfase no mayor a dos (2) días hábiles. Las opiniones deberán ser emitidas en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados desde la recepción de la solicitud de opinión, luego del cual se considerarán favorables."

27. Sobre el particular, se debe tener en consideración que, conforme fue referido en la parte de Antecedentes del presente Informe, el Ministerio de Economía y Finanzas, en calidad de órgano que refrendó la emisión del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF (Oficio Nº 153-2009-EF/15.01 del 25 de mayo del año 2009, sobre el sustento del Informe Nº 971-2009-EF/60.01, elaborado por su Oficina General de Asesoría Jurídica), y el MTC, en calidad de representante del Concedente (Oficio Nº 701-2009-MTC/25 del 21 de mayo del año 2009, sobre el sustento del Informe Nº 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA), han precisado que la limitación a la modificación de los Contratos de Concesión durante el período de 3 años de haber sido suscritos, contenida en el Artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, no resulta de aplicación a los Contratos de Concesión suscritos antes de la entrada en vigencia de dicha normativa, resultando de aplicación sólo para los contratos que se suscriban a partir de su vigencia.

28. En virtud de lo expuesto, resulta válido la evaluación por parte de este Organismo Regulador respecto a la propuesta de modificación plasmada en el proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión suscrito con AdP.

IV. ANALISIS

29. Para el análisis del presente Informe se ha considerado conveniente exponer cada una de las modificaciones solicitadas del Proyecto de Addendum por tema, así como la propuesta de opinión que se elevará al Consejo Directivo de OSITRAN. De esta manera, el Informe quedará estructurado de la siguiente manera:

A. Adicionales de Obras (numeral 1.77)
   - A.1 Proyecto de Addendum
   - A.2 Propuesta de opinión

B. Procedimiento de las Obras Adicionales (numeral 8.24)
   - B.1 Proyecto de Addendum
   - B.2 Propuesta de opinión

C. Tramitación del Plan Maestro (Numeral 8.3.3)
   - C.1 Proyecto de Addendum
   - C.2 Propuesta de opinión

"17.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el 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. La Parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN. 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.

17.2 La solicitud que en ese sentido realice el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

17.3 De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, o a solicitud expresa de los Acreedores Permitidos respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibro económico – financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

17.4 Cualquier modificación al Contrato que implique un impacto fiscal y financiero requerirá previa opinión del Ministerio de Economía y Finanzas y la consecuente autorización para efectuar dicho cambio.

17.5 Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes."

25. En relación a los aspectos formales con los que debe cumplir toda solicitud de modificación de los Contratos de Concesión por parte de las Entidades Prestadoras, el Consejo Directivo de OSITRAN, a través de la Resolución de Consejo Directivo Nº 058-2006-CD-OSITRAN ha establecido lo siguiente:

"Artículo 1º.- La solicitud de modificación, renegociación o reconversión de los Contratos de Concesión, deberá estar dirigida a OSITRAN, conteniendo los siguientes requisitos de admisibilidad:

a) Nombre, documento de identidad o RUC y domicilio del solicitante; así como teléfono, fax y/o dirección de correo electrónico, en caso de tenerlo, del solicitante;
b) Nombre y documento de identidad del representante legal del solicitante;
c) Exposición de hechos y argumentos que fundamentan la solicitud;
d) La propuesta de redacción de la o las estipulaciones contractuales materia de modificación, renegociación y reconversión del contrato de concesión;
e) Firma del solicitante o de su representante legal;
f) Copia simple del documento de identidad del solicitante o del representante;
g) Copia del documento que acredite la representación suficiente."

III.6 Plazo de atención por parte de OSITRAN

26. El Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la Agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada, aprobado por Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, precisa que el Organismo Regulador emite su opinión previa respecto de las propuestas de Addendums a los Contratos de Concesión en un plazo máximo de 10 días hábiles contados desde la recepción de la solicitud de opinión. En efecto, el Artículo 9º del referido Reglamento dispone que:

OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN V°B° C. GUTIERREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN V°B° F. JARAMILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° H. KUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° J. VELARDE ANALISTA DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° R. VELEZ GERENTE DE ASESORIA LEGAL (e)
OSITRAN V°B° L. FLOR GERENTE DE REGULACIÓN

c) el equilibrio financiero para ambas partes".

20. En el mismo sentido, el Artículo 30º del citado Reglamento establece lo siguiente:

> ***"Artículo 30º***
>
> *Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:*
>
> *(...)*
>
> *f) Modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes;*
>
> *(...)"*

III.3 Competencia de OSITRAN para emitir opinión técnica previa sobre la modificación contractual solicitada

21. De acuerdo a la normativa vigente, compete a OSITRAN pronunciarse en los procedimientos de modificaciones de los Contratos de Concesión bajo su ámbito, emitiendo la correspondiente opinión técnica respecto a la procedencia o improcedencia de las solicitudes de modificación, renegociación o revisión.

22. En efecto, sobre el particular, el literal f del Numeral 7.1. del Artículo 7º de la Ley Nº 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, 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 modificación o revisión de los contratos de concesión. En caso ésta sea procedente, elaborará el informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.*
>
> *(...)"*

23. De manera adicional, el Artículo 12º de la referida Ley señala que:

> ***"Artículo 12.- Funciones principales del Consejo Directivo***
> *Constituyen funciones principales del Consejo Directivo, las siguientes:*
>
> *(...)*
>
> *d) Declarar la improcedencia de las solicitudes de renegociación o revisión.*
> *(...)"*

III.4 Procedimiento Aplicable

24. La Cláusula Décimo Séptima del Contrato de Concesión establece el procedimiento a ser tomado en consideración para el trámite de las solicitudes de modificación contractual precisando lo siguiente:

a ser entregado mediante una suma única periódica, y/o (c) cualquier otra modalidad de contraprestación acordada por las partes.

[El subrayado es nuestro]

Artículo 3.- De la naturaleza del cofinanciamiento

En el caso de concesiones cofinanciadas por el Estado, a que se refiere el inciso c) del Artículo 14 del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado por Decreto Supremo Nº 059-96-PCM y normas modificatorias, los montos que perciba el concesionario por la ejecución y explotación de la obra y/o prestación del servicio constituyen el sistema de recuperación de la inversión y/o de los costos o gastos de operación y mantenimiento efectuados; por lo tanto, la retribución económica por el servicio prestado por el concesionario."

[El subrayado es nuestro]

17. Sobre el particular, el literal b) del Artículo 4º del Decreto Legislativo Nº 1012, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la Agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada, precisa que una Asociación Público-Privada tiene la naturaleza de cofinanciada cuando requiere del cofinanciamiento o del otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tengan una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos.

III.2 Autorización de Modificación Contractual a favor de las partes contratantes

18. Según lo regulado en el TUO, así como en su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 060-96-PCM, resulta procedente que las partes, de manera consensuada, efectúen modificaciones a los Contratos de Concesión, siempre que las mismas resulten necesarias y que se mantengan, en la medida de lo posible, la naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

19. En efecto, los Artículos 32º y 33º del referido TUO facultan efectuar modificaciones a los Contratos de Concesión, disponiendo el cumplimiento de los requisitos a ser tomado en consideración para dicho efecto.

"Artículo 32º

El Estado podrá:

(...)

d) Modificar la concesión cuando ello resulte conveniente de acuerdo al artículo siguiente.
(...)".

Artículo 33º

Cuando resultare conveniente modificar la concesión, las partes procurarán respetar, en lo posible, lo siguiente:

a) la naturaleza de la concesión;
b) las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y,

OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN V°B° C. GUTIÉRREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN V°B° H. KOANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° F. VELEZ GERENTE DE ASESORÍA LEGAL (e)
OSITRAN V°B° F. JARAMILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° J. VELARDE ANALISTA DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° L. FLOR GERENTE DE REGULACIÓN

11. Mediante Oficio Nº 701-2009-MTC/25 (de fecha 25 de mayo del año 2009), la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, remitió el Informe Nº 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA, mediante el cual se concluye que la limitación a la modificación de los Contratos de Concesión durante el período de 3 años de haber sido suscritos, contenida en el Artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, no resulta de aplicación a los Contratos de Concesión suscritos antes de la entrada en vigencia de dicha normativa.

12. Mediante Oficio Nº 153-2009-EF/15.01 (de fecha 26 de mayo del año 2009), en respuesta al Oficio Nº 153-09-GG-OSITRAN, el Ministerio de Economía y Finanzas, remitió el Informe Nº 971-2009-EF/60.01, elaborado por su Oficina General de Asesoría Jurídica, mediante el cual se sostiene que en concordancia con el Artículo 62º de la Constitución Política del Estado, el Artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF sólo es de aplicación a los contratos que se suscriban a partir de su vigencia.

13. Mediante Oficio Nº 807-2009-MTC/25 (de fecha 16 de junio del año 2009), la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC remitió a OSITRAN el Informe Nº 320-2009-MTC/25, emitido por la misma Dirección, así como el Informe Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE, emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, dando respuesta al Oficio Nº 153-09-GG-OSITRAN.

II. OBJETIVO

14. Emitir opinión técnica respecto de la propuesta de la Quinta Addendum al Contrato de Concesión, con el fin de someter dicha opinión a consideración del Consejo Directivo de OSITRAN

III. MARCO LEGAL APLICABLE

III.1 Precisiones a la naturaleza de las concesiones cofinanciadas

15. Respecto a la naturaleza de las concesiones cofinanciadas, el Decreto Supremo Nº 108-2006-EF, establece precisiones con relación a los alcances de algunos aspectos del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 059-96-PCM, en adelante el TUO.

16. En efecto, los Artículos 2º y 3º del aludido Decreto Supremo disponen que:

"Artículo 2.- De la compensación que perciban los concesionarios

El Concesionario percibirá como contraprestación por el servicio público a ser prestado, una retribución que puede consistir en: (a) tarifas, peajes, precio, entre otros, a ser cobrados a los usuarios finales, y/o, de no ser suficientes, (b) un cofinanciamiento que consiste en un pago total o parcial a cargo del Concedente, que puede provenir de cualquier fuente que no tenga un destino específico previsto por ley, para cubrir las inversiones y/ o la operación y mantenimiento,

115

Propuesta de Adenda 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

ACUERDO No. 1184-321-09-CD-OSITRAN

de fecha 22 de junio de 2009

Vistos el Informe Nº 019-GRE-GS-GAL, y según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo de OSITRAN, en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1. del artículo 7º de la Ley de Creación de OSITRAN, Ley Nº 26917; el artículo 37º del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM; así como las funciones que otorga a OSITRAN la Ley Nº 27701, y el Decreto Legislativo Nº 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas y su Reglamento; así como lo dispuesto en el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, acordó por unanimidad:

a) Aprobar la Opinión Técnica de OSITRAN, contenida en el Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, con relación a la solicitud de modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, comprendida en el Proyecto de Quinta Adenda, remitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

b) Dicho informe tiene carácter de Opinión Técnica no vinculante, de acuerdo a lo establecido por el artículo Nº 171.2 de la Ley Nº 27444, que establece que los dictámenes e informes se presumirán facultativos y no vinculantes, salvo disposición contraria a la Ley.

c) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, a la Entidad Prestadora: Aeropuertos del Perú S.A., así como también al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de ente Concedente.

d) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

Certifico que la fotostática es fiel réplica del original que he tenido a la vista.
Fecha 23/06/09
VELIT POBLETE
SECRETARIA
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-Ositran

Av. República de Panamá Nº 3659
Urb. El Palomar - San Isidro
Tel : (511) 440-5115
Fax : (511) 421-4739
e-mail: info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

116

PERÚ | Presidencia del Consejo de Ministros | Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICINA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y GESTIÓN DOCUMENTAL
23 JUN. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: REG. Nº: 080360

Lima, 23 de junio de 2009

OFICIO CIRCULAR Nº 065- 09-SCD-OSITRAN

Señor
HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI
Dirección General de Concesiones en Transportes
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Presente.-

Asunto : Propuesta Adenda 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos

De mi consideración:

Me dirijo a usted para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo, en su Sesión Nº 321-2009-CD de fecha 22 de junio de 2009, aprobó la opinión técnica de OSITRAN, respecto a la solicitud de modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, comprendida en el Proyecto de la Quinta Adenda remitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Al respecto, remito a usted copia fedateada del Acuerdo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN, así como también copia del Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, para su conocimiento.

Atentamente,

HUMBERTO RAMIREZ TRUCIOS
Secretario del Consejo Directivo

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
23 JUN. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: REG. Nº:

HR/gv
Reg. Sal.SCD Nº 11499-09
HR. 7924-09

Av. República de Panamá Nº 3659
Urb. El Palomar - San Isidro
Tel : (511) 440-5115
Fax: (511) 421-4739
e-mail: info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

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

Ministerio de
Transportes y Comunicaciones

080360

Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

HOJA DE RUTA

Remitente OSITRAN
Asunto COMUNICA SOBRE PROPUESTA ADENDA 5 AL CONTRATO DE CONCESION DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS.
Fecha 23/06/2009 **Hora** 16:32:39 **Folios** 12

Area	Fecha	Hora	Folio	Acción	V.B.	Area de Recepción		
						Fecha	Hora	V.B.
a.d.T.	—	—	—	01		23/06/09		

Observaciones:

Acciones:

1.- Tramitación
2.- Atención
3.- Conocimiento y fines
4.- Coordinar
5.- Opinión y/o recomendación
6.- Ayuda memoria
7.- Informe
8.- Agregar a sus antecedentes
9.- Evaluar según disponibilidad
10.- Preparar respuesta
11.- Respuesta directa
12.- Proyectar Resolución
13.- Revisión
14.- Visación
15.- Notificación
16.- Archivar
17.- Otros

Imprenta MTC

Artículo 41.- Coordinación con otras entidades u órganos

41.1 La DGPM coordinará con la Contraloría General de la República una propuesta de lineamientos para las acciones de control relacionadas con la aplicación del Ciclo del Proyecto.

41.2 La DGPM y la Agencia Peruana de Cooperación Internacional (APCI) coordinan el acceso a la información de sus bases de datos, con el objeto de evitar la duplicación de la inversión programada. Para tales fines, cuando se trate de un PIP cuya fuente de financiamiento sea la Cooperación Técnica Internacional No Reembolsable, la APCI debe velar por que el PIP sea declarado viable, como requisito previo al otorgamiento de dicho financiamiento.

CAPITULO IX
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Primera.- Anexos y Formatos

Los anexos y formatos aludidos en la presente Directiva serán publicados en la página web de la DGPM.

Anexo SNIP 01	:	Clasificador Funcional Programático
Anexo SNIP 02	:	Aplicativo informático del Banco de Proyectos - Procedimientos
Anexo SNIP 03	:	Clasificador Institucional del SNIP
Anexo SNIP 04	:	Clasificador de Responsabilidad Funcional del SNIP
Anexo SNIP 05A	:	Contenidos Mínimos de Perfil para declarar la viabilidad de un PIP
Anexo SNIP 05B	:	Contenidos Mínimos – Perfil
Anexo SNIP 06	:	Contenidos Mínimos – Prefactibilidad
Anexo SNIP 07	:	Contenidos Mínimos – Factibilidad
Anexo SNIP 08	:	Parámetros y Normas Técnicas para Formulación
Anexo SNIP 09	:	Parámetros de Evaluación
Anexo SNIP 10	:	Pautas para la Elaboración de Informes Técnicos
Anexo SNIP 11	:	Modelo de Convenio para la Evaluación de PIP de Gobiernos Locales sujetos al SNIP
Anexo SNIP 12	:	Modelo de Convenio para la formulación y evaluación de PIP de Gobiernos Locales no sujetos al SNIP.
Anexo SNIP 13	:	Modelo de Convenio para la formulación de PIP de competencia municipal exclusiva
Anexo SNIP 14	:	Perfil Profesional del Responsable de OPI
Anexo SNIP 15	:	Modelo de Acuerdo de Concejo Municipal para incorporación al SNIP.
Anexo SNIP 16	:	Pautas para la Elaboración del Informe de Cierre

Anexo SNIP 17	:	Lineamientos para verificar la viabilidad de un PIP
Formato SNIP 01	:	Inscripción UF en el Banco de Proyectos
Formato SNIP 02	:	Inscripción de OPI en el Banco de Proyectos
Formato SNIP 03	:	Ficha de Registro de PIP
Formato SNIP 04	:	Perfil Simplificado del PIP Menor – Instructivo
Formato SNIP 05	:	Ficha de Registro de Programa de Inversión
Formato SNIP 06	:	Evaluación del PIP Menor
Formato SNIP 07	:	Solicitud de Declaración de Viabilidad de Programa de Inversión o PIP financiado con recursos provenientes de operaciones de endeudamiento.
Formato SNIP 08	:	Solicitud de Conformación de Conglomerado
Formato SNIP 09	:	Declaración de Viabilidad de Proyecto de Inversión Pública
Formato SNIP 10	:	Declaración de Viabilidad de Proyecto de Inversión Pública efectuada por la DGPM
Formato SNIP 11	:	Declaración de Viabilidad de Programas de Inversión
Formato SNIP 12	:	Declaración de Viabilidad de Proyecto de Inversión Pública incluido en Conglomerado Autorizado
Formato SNIP 13	:	Autorización de Conglomerado
Formato SNIP 14	:	Ficha de Registro del Informe de Cierre
Formato SNIP 15	:	Opinión sobre el Estudio Definitivo o Expediente Técnico detallado
Formato SNIP 16	:	Verificación de Viabilidad de la OPI o DGPM

- Los anexos y formatos de la Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública se actualizan periódicamente y se publican en la página web de la DGPM: http://www.mef.gob.pe/DGPM

- Para efectos del Sistema Nacional de Inversión Pública, los PIP que se encuentren registrados en el Banco de Proyectos antes de la entrada en vigencia de la presente norma, mantienen la clasificación funcional programática en la que hubieren sido registrados. En consecuencia, el Anexo SNIP-01 que se aprueba con la presente norma, es de aplicación para los nuevos PIP que se formulen y registren en el Banco de Proyectos a partir de la entrada en vigencia de la misma.

Segunda.- Disposiciones Transitorias

- Los PIP que a partir de la entrada en vigencia de la presente norma, se enmarquen en lo dispuesto por el numeral 21.2 del artículo 21 y que cuenten con estudios de Perfil en elaboración, presentados para evaluación, en evaluación u observados, podrán ser declarados viables con ese nivel de estudio siempre que cumplan con los contenidos mínimos de Perfil para declarar la viabilidad de un PIP (Anexo SNIP 5A). La presente disposición es de aplicación para los PIP que se enmarquen en lo dispuesto por el numeral 21.2 del artículo 21 y que cuenten con perfiles aprobados y con autorización para la elaboración del estudio de prefactibilidad o factibilidad, siempre y cuando dicho estudio no se encuentre en elaboración, en virtud a un contrato suscrito o por administración directa a la fecha de entrada en vigencia de la

29.5 La DGPM detallará las condiciones bajo las cuales deberán desarrollarse dichas evaluaciones.

CAPITULO VI
REGISTROS EN EL BANCO DE PROYECTOS

Artículo 30.- Registros en el Banco de Proyectos

Además de los registros que se señalan en la presente Directiva, deben realizarse los siguientes registros:

30.1 La DGPM establecerá códigos de acceso al Banco de Proyectos sólo para el ingreso de la información y el registro de las evaluaciones y declaraciones de viabilidad.

30.2 En ningún caso deberá registrarse nuevamente un mismo proyecto. Si la OPI es informada o, de oficio, detecta la existencia de proyectos duplicados formulados por UF bajo su ámbito institucional, desactivará aquel que constituya la solución menos eficiente al problema identificado. Si los proyectos duplicados han sido formulados por UF de distintos ámbitos institucionales, las OPI de cada ámbito institucional, coordinan la desactivación del PIP menos eficiente, lo comunican a la DGPM para que se proceda a su desactivación.

30.3 El registro del Responsable de OPI, designado por el Órgano Resolutivo, se solicita a la DGPM mediante Formato SNIP-02. Cuando se haya suscrito el Convenio señalado en el Anexo SNIP-11, deberá comunicarse a la DGPM para que la clave de acceso de la OPI del Gobierno Local que encarga la evaluación, sea remitida a la OPI encargada, a efectos de que realice los registros que le correspondan.

30.4 La OPI registra y actualiza a las UF de su Sector, Gobierno Regional o Local, directamente en el Banco de Proyectos, siempre que cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 36 de la presente norma. Asimismo, la OPI cancela la inscripción de las UF de su Sector, Gobierno Regional o Local, debiendo señalar la UF que asumirá la formulación de los PIP que se encuentren en evaluación y que han venido siendo formulados por la UF cuya inscripción se cancela.

30.5 En caso que el Titular de una Entidad hubiera recibido la delegación de facultades a que se refiere, éste solicita a la DGPM la inscripción de la UF de su Entidad y la cancelación de la misma.

30.6 La OPI o la DGPM, según corresponda, al registrar su opinión favorable sobre el Expediente Técnico detallado o Estudio Definitivo en el Banco de Proyectos, registra la información contenida en el Formato SNIP-15, así como el monto de inversión a precios de mercado, la fórmula polinómica, el tipo de ejecución y los tipos de contrataciones que involucrará la ejecución del PIP.

CAPITULO VII

DISPOSICIONES APLICABLES AL SECTOR FONAFE CREADO POR EL DECRETO LEGISLATIVO N° 1012

Artículo 31.- Aplicación de las normas del SNIP al Sector FONAFE

31.1 La Ley, el Reglamento, la presente Directiva y las demás normas que emita la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público son de observancia obligatoria para los órganos del SNIP en el Sector FONAFE.

31.2 Los PIP que formulen las empresas del Sector Público no financiero bajo el ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado – FONAFE, deberán enmarcarse en los fines y objetos sociales de dichas empresas.

Artículo 32.- Evaluaciones de la OPI del Sector FONAFE

32.1 La OPI del Sector FONAFE evalúa y, de corresponder, declara la viabilidad de los PIP que formulen las empresas señaladas en el artículo precedente, siempre que sus fuentes de financiamiento sean distintas a operaciones de endeudamiento u otra que conlleve el aval o garantía del Estado o que se enmarquen en la delegación de facultades que otorgue el Ministerio de Economía y Finanzas.

32.2 Los PIP de las empresas del Sector FONAFE cuyas fuentes de financiamiento sean operaciones de endeudamiento u otra que conlleve el aval o garantía del Estado, deberán contar con la opinión técnica favorable del Sector responsable del Subprograma en el que se enmarca el objetivo del PIP, como requisito previo a su evaluación por la DGPM.

32.3 El Directorio del FONAFE, en su calidad de Órgano Resolutivo del Sector FONAFE, aprueba los lineamientos de política empresarial para la inversión pública en su Sector, sin perjuicio de la aplicación obligatoria de los lineamientos de política sectoriales aprobados por los demás Sectores, en los PIP que formulen las empresas bajo su ámbito.

CAPITULO VIII
NORMAS ESPECÍFICAS

Artículo 33.- Precisiones a los convenios que puede celebrar un Gobierno Local en el marco del SNIP

33.1 **Convenio para la evaluación de PIP de Gobiernos Locales sujetos al SNIP.** Los Gobiernos Locales sujetos al SNIP pueden celebrar Convenios (Anexo SNIP-11) para la evaluación y de corresponder, declaración de viabilidad de sus proyectos, con el Gobierno Regional en cuya circunscripción territorial se encuentran o con otro Gobierno Local sujeto al SNIP que cuente con OPI y que sea colindante o se ubique en la misma circunscripción territorial de su Gobierno Regional.
Para efectos de la aplicación del presente numeral, el Órgano Resolutivo del Gobierno Local sujeto al SNIP que encarga la evaluación de sus proyectos, informará a la DGPM que no cuenta con OPI y que las funciones de dicho órgano han sido encargadas mediante el Convenio a que se refiere el presente numeral. Las funciones que se encargan incluyen los registros en el BP relacionados a la evaluación del PIP, verificaciones de viabilidad y todas las previstas en la presente Directiva que deban ser realizadas por una OPI durante el Ciclo del Proyecto de un PIP. El registro del presente Convenio en el Banco de Proyectos es de responsabilidad de la OPI que recibe el encargo a que se refiere el presente numeral.

33.2 **Convenio para la formulación de PIP de competencia municipal exclusiva.** Las UF de los Sectores del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Regionales podrán formular proyectos que sean de competencia municipal exclusiva, siempre y cuando se celebren los convenios (Anexo SNIP-13) a que se refiere el artículo 45° de la Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización. Las entidades deberán señalar expresamente el PIP objeto del Convenio y su registro en el Banco de Proyectos es de responsabilidad de la UF que formulará el proyecto de competencia municipal exclusiva.

33.3 **Convenio para la formulación y evaluación de PIP de un Gobierno Local no sujeto al SNIP.** Los Gobiernos Locales sujetos al SNIP pueden celebrar Convenios con Gobiernos Locales no sujetos al SNIP (Anexo SNIP-12) para la formulación, evaluación y, de corresponder, declaración de viabilidad de los proyectos que estos últimos soliciten. La OPI del Gobierno Local sujeto al SNIP es responsable de registrar el presente Convenio en el

23.2 Los términos de referencia para la elaboración del Estudio Definitivo o Expediente Técnico detallado deben incluir como Anexo, el estudio de preinversión mediante el cual se declaró la viabilidad del PIP y, cuando corresponda, el Informe Técnico de verificación de viabilidad.

23.3 Para efectos de lo dispuesto en el artículo 24, luego de culminado el Estudio Definitivo o Expediente Técnico detallado, la UE lo remite al órgano que declaró la viabilidad, para su opinión favorable (Formato SNIP-15- Opinión sobre Estudio Definitivo o Expediente Técnico detallado) como requisito previo a su aprobación por el Órgano Resolutivo o quien ostente dicha facultad. Cuando el órgano que declaró la viabilidad sea la DGPM, el Expediente Técnico detallado o Estudio Definitivo debe ser remitido a dicho órgano, acompañado de la opinión favorable de la OPI Sectorial. La opinión favorable a que se refiere el presente numeral deberá emitirse en un plazo máximo de 15 días hábiles contados desde la fecha de recepción del Estudio Definitivo o Expediente Técnico detallado. Asimismo, si se han producido variaciones deberán seguirse los procedimientos que se especifican en el artículo 26 de la presente Directiva. La presente disposición también es aplicable cuando el expediente técnico aprobado sea objeto de modificaciones.

23.4 Para emitir su opinión favorable, deberán constatar que exista correspondencia entre el Estudio Definitivo o Expediente Técnico detallado y el estudio de preinversión por el que se otorgó la viabilidad, en los aspectos siguientes: objetivo del PIP; monto de inversión; metas asociadas a la capacidad de producción del servicio; metrados; metas físicas; tecnología de producción; plazo de ejecución; componentes; y localización geográfica y/o área de influencia.

23.5 En los expedientes técnicos detallados de los PIP que no sean ejecutados mediante contratación pública, deberán establecerse las fórmulas de reajuste de precios, por lo que las variaciones que se efectúen a los precios originales del expediente técnico serán ajustadas multiplicándolas por el respectivo coeficiente de reajuste K que se obtenga de aplicar en la fórmula o fórmulas polinómicas, los Índices Unificados de Precios de la Construcción que publica el Instituto Nacional de Estadística – INEI. Tanto la elaboración como la aplicación de las fórmulas polinómicas se sujetan a las disposiciones de la normatividad de la materia. En los PIP que se ejecuten mediante contratación pública, se aplican las disposiciones de la normatividad de contrataciones del Estado.

Artículo 24.- Ejecución del Proyecto

24.1 La ejecución de un PIP sólo podrá iniciarse, si el Estudio Definitivo o Expediente Técnico detallado cuenta con la opinión favorable de la OPI respectiva o de la DGPM, según corresponda.

24.2 El cronograma de ejecución del proyecto debe basarse en el cronograma de ejecución previsto en los estudios de preinversión del mismo, a fin que el proyecto genere los beneficios estimados de manera oportuna. Para ello, deberán programarse los recursos presupuestales necesarios para que el proyecto se ejecute en los plazos previstos.

24.3 Durante la ejecución del proyecto, la UE deberá supervisar permanentemente el avance del mismo, verificando que se mantengan las condiciones y parámetros establecidos en el estudio definitivo y que se mantenga el cronograma previsto en el Estudio Definitivo o Expediente Técnico detallado.

Artículo 25.- Seguimiento

La DGPM y las OPI, ya sea por su responsabilidad institucional o funcional, se encuentran facultadas para realizar coordinadamente el seguimiento de las metas físicas y financieras de los PIP. Dicha facultad se ejerce a través de instrumentos y procedimientos de observancia obligatoria para todas las UE.

Artículo 26.- Modificaciones de un PIP durante la fase de inversión.

26.1 Durante la fase de inversión, un PIP puede ser objeto de modificaciones sustanciales y no sustanciales que pueden afectar o no la viabilidad del PIP. Los tipos de modificaciones y las acciones a realizar son las siguientes:

	FASE DE INVERSIÓN		***ACCIÓN***
	Elaboración del Expediente Técnico (hasta antes de iniciar ejecución)	***Ejecución del PIP***	
MODIFICACIONES	El monto de inversión se incrementa hasta en 10% respecto del valor establecido en el estudio de preinversión por el que se otorgó la viabilidad, por: - Actualización de precios; ó - Modificaciones no sustanciales	- El monto de inversión se incrementa o disminuye por la actualización de precios por aplicación de las fórmulas polinómicas de reajuste de precios o disminuye como resultado del proceso de selección; en este último caso se aplican los límites establecidos en la normatividad de contrataciones y adquisiciones o la que resulte aplicable ó, - A causa de modificaciones no sustanciales, el monto de inversión se incrementa hasta en 10% respecto del valor establecido en el estudio de preinversión por el que se otorgó la viabilidad.	I) No es necesario verificar la viabilidad del PIP, siempre que siga siendo rentable socialmente, en consecuencia, la UE puede iniciar o continuar con la ejecución del PIP, según sea el caso.
	- A causa de modificaciones no sustanciales, el monto de inversión se incrementa en más del 10% y menos del 30% respecto del valor establecido en el estudio de preinversión por el que se otorgó la viabilidad; ó, - Si el proyecto pierde alguna condición necesaria para su sostenibilidad; - Se suprimen metas asociadas a la capacidad de producción del servicio o componentes, aunque el monto de inversión no varíe.		II) Debe realizarse la verificación de la viabilidad del PIP.
	- A causa de modificaciones no sustanciales, el monto de inversión se incrementa en más del 30% respecto del valor establecido en el estudio de preinversión por el que se otorgó la viabilidad; ó, - El PIP es objeto de modificaciones sustanciales.		III) No procede la verificación de la viabilidad del PIP.

26.2 Para efectos de lo dispuesto en el numeral 26.1, son modificaciones no sustanciales, los cambios no sustentados técnicamente en: las metas asociadas a la capacidad de producción del servicio; metrados; la tecnología de producción; el aumento o reemplazo de componentes del PIP; el cambio de la alternativa de solución por otra prevista en el estudio de preinversión mediante el que se otorgó la viabilidad y el plazo de ejecución. Asimismo, son modificaciones

Artículo 17.- Procedimientos para la presentación y evaluación de Programas de Inversión

17.1 Un Programa de Inversión debe reunir las siguientes características:

a. Ser una intervención limitada en el tiempo, con un período de duración determinado;

b. Se propone como la solución a uno o varios problemas debidamente identificados;

c. Los PIP que lo componen, aunque mantienen la capacidad de generar beneficios independientes, se complementan en la consecución de un objetivo;

d. Puede contener componentes de estudios, proyectos piloto, administración o alguna otra intervención relacionada directamente a la consecución del objetivo del Programa;

e. Genera beneficios adicionales respecto a la ejecución de los PIP de manera independiente.

17.2 Un Programa de Inversión se sujeta durante la fase de preinversión a los procedimientos y normas técnicas establecidas para un proyecto de inversión pública. Requiere ser formulado, registrado, evaluado y declarado viable como requisito previo al inicio de su ejecución.

17.3 Los estudios de preinversión de un Programa de Inversión se elaboran sobre la base de los Contenidos Mínimos para Estudios de Preinversión (Anexos SNIP-05A, SNIP-5B, SNIP-06 y SNIP-07). La OPI que lo evalúa o la DGPM, en los casos que corresponda, podrán solicitar información adicional a la establecida en los Contenidos Mínimos a fin de sustentar adecuadamente la viabilidad del Programa de Inversión.

17.4 Al registrar el Programa de Inversión en la Ficha de Registro de Programa de Inversión (Formato SNIP-05), la selección de la función, programa y subprograma, deberá realizarse considerando el principal servicio sobre el cual el Programa de Inversión va a intervenir, según el Clasificador Funcional Programático (Anexo SNIP-01). Esta selección define la OPI responsable de la evaluación del Programa de Inversión. Para los Programas de Inversión formulados por los Gobiernos Regionales y Locales adicionalmente deberá señalarse si se enmarcan en las competencias de su nivel de gobierno.

17.5 La declaratoria de viabilidad de un Programa de Inversión abarca la declaratoria de viabilidad de sus componentes, salvo que, alguno de los PIP que lo componen requiera otros estudios para su declaratoria de viabilidad o se trate de un conglomerado.

17.6 En el caso de que alguno de los PIP del Programa de Inversión se enmarque en una función, programa o subprograma distinto al del Programa de Inversión, la OPI responsable de la evaluación del Programa de Inversión, deberá solicitar, como requisito previo a la declaratoria de viabilidad del Programa de Inversión, la opinión técnica favorable de la OPI responsable de la función, programa o subprograma en que se enmarca dicho proyecto.

17.7 Si el Programa de Inversión incluye un conglomerado, al declarar la viabilidad de un Programa de Inversión, ésta deberá incluir la autorización expresa del conglomerado (Formato SNIP-13) y el Informe Técnico deberá pronunciarse adicional y expresamente sobre:

a. El período para el cual se autoriza el conglomerado;

b. Los criterios para la evaluación ex post;

c. El procedimiento para incorporar nuevos PIP al conglomerado;

d. El monto de inversión máximo que debe tener cada PIP que conforme el conglomerado;

e. Los mecanismos de opinión ciudadana o de los Gobiernos Locales de las áreas en que se ejecutarán los proyectos, cuando corresponda.

f. La Unidad Ejecutora responsable de la evaluación de los PIP que conforman el conglomerado, siempre que se cuente con la delegación de facultades del Órgano Resolutivo de acuerdo a lo establecido en el literal e. del artículo 6 del Reglamento, o con la delegación de facultades del MEF para los conglomerados que se financien con recursos provenientes de operaciones de endeudamiento.

17.8 La solicitud de conformación del Conglomerado se realiza de acuerdo a lo establecido en el artículo siguiente.

Artículo 18.- Solicitud de conformación de Conglomerado

18.1 Las características que deben reunir los PIP que conformen un Conglomerado son:

a. Ser de pequeña escala;

b. Ser similares en cuanto a diseño, tamaño o costo unitario;

c. Enmarcarse en las Políticas establecidas en el Plan Estratégico del Sector, Gobierno Regional o Gobierno Local;

d. Las intervenciones a realizar estén orientadas a lograr el mismo objetivo;

e. Los criterios para la identificación y aprobación de cada PIP se puedan estandarizar;

f. Corresponder a una misma función y programa, de acuerdo al Clasificador Funcional Programático (Anexo SNIP-01).

18.2 La solicitud de conformación de un Conglomerado deberá ser remitida por la UF a la OPI responsable de su evaluación. Dicha solicitud deberá ser acompañada, además del Formato SNIP-08, de la información y de los estudios que sustenten el tipo de intervención a realizar y que éstas cumplan con las características que se enuncian en el numeral anterior.

18.3 La UF registra en el Banco de Proyectos cada uno de los PIP que conforman el Conglomerado. Del mismo modo, la Unidad Ejecutora autorizada registra y mantiene actualizada la información referida a la evaluación y declaración de viabilidad de cada uno de dichos PIP.

Artículo 19.- Declaración de viabilidad

19.1 La viabilidad de un proyecto es requisito previo a la fase de Inversión. Se aplica a un Proyecto de Inversión Pública que a través de sus estudios de preinversión ha evidenciado ser socialmente rentable, sostenible y compatible con los Lineamientos de Política.

19.2 La declaración de viabilidad sólo podrá otorgarse si cumple con los siguientes requisitos:

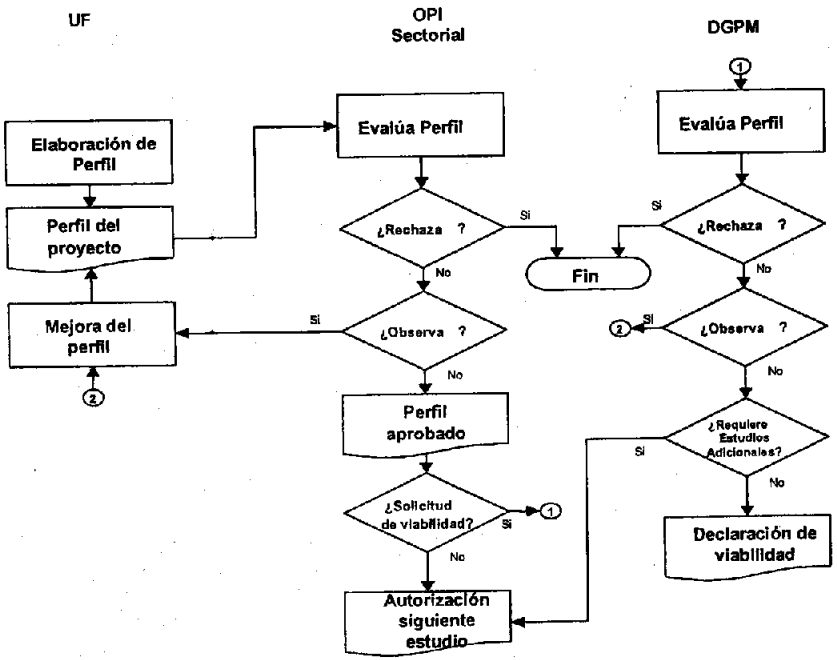
a. Ha sido otorgada a un PIP, de acuerdo a las definiciones establecidas.

b. No se trata de un PIP fraccionado.

c. La UF tiene las competencias legales para formular el proyecto.

d. La OPI tiene la competencia legal para declarar la viabilidad del proyecto.

e. Las entidades han cumplido con los procedimientos que se señalan en la normatividad del SNIP.



Prefactibilidad

16.6 La UF sólo puede elaborar el estudio de Prefactibilidad después de aprobado el Perfil por parte de la OPI.

16.7 La UF elabora el estudio de Prefactibilidad, actualiza la información registrada en el Banco de Proyectos y remite el estudio de Prefactibilidad a la OPI acompañado de la Ficha de Registro de PIP (Formato SNIP-03) actualizada.

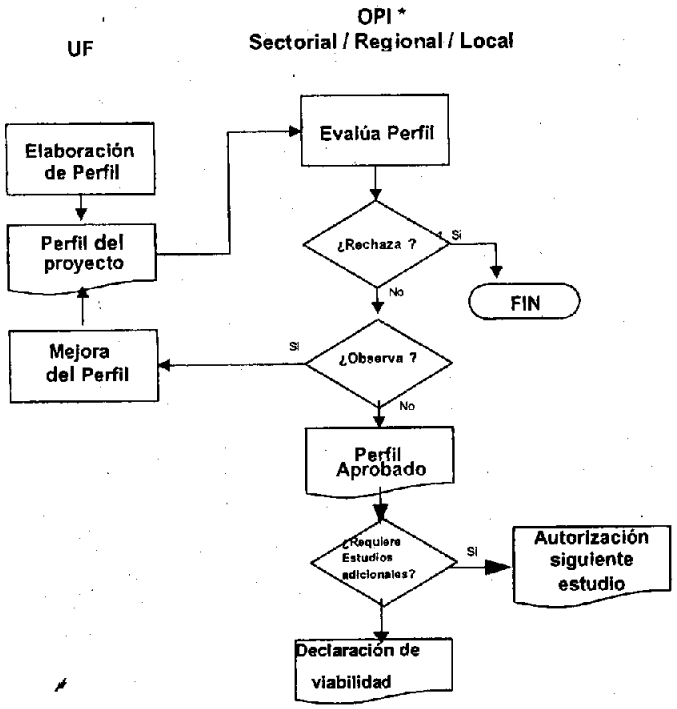
16.8 La OPI recibe el estudio, verifica su actualización en el Banco de Proyectos y registra la fecha de su recepción. Evalúa el PIP, utilizando el Protocolo de Evaluación, emite un Informe Técnico y registra en el Banco de Proyectos dicha evaluación. Con dicho Informe, la OPI puede:

a. Aprobar el estudio de Prefactibilidad y solicitar a la DGPM autorización para la elaboración del estudio de Factibilidad;
b. Aprobar el estudio de Prefactibilidad y solicitar la declaración de viabilidad del PIP a la DGPM, en cuyo caso se remite el estudio de Prefactibilidad, acompañado del Informe Técnico;
c. Observar el estudio, en cuyo caso, deberá pronunciarse de manera explícita sobre todos los aspectos que deban ser reformulados;
d. Rechazar el PIP.

16.9 En caso que la OPI solicite la declaración de viabilidad del PIP, una vez recibidos los documentos mencionados en el literal b) del numeral precedente, la DGPM verifica la actualización de la información registrada por la UF y por la OPI y registra la fecha de su recepción en el Banco de Proyectos. La DGPM evalúa el PIP, utilizando el Protocolo de Evaluación, emite un Informe Técnico y registra dicha evaluación en el Banco de Proyectos. El Informe Técnico será remitido a la OPI (con copia a la UF). Con dicho Informe puede:

a. Recomendar la elaboración del estudio de Factibilidad;
b. Declarar la viabilidad del PIP, en cuyo caso acompaña al Informe Técnico, el Formato SNIP-10;
c. Observar el estudio, en cuyo caso, deberá pronunciarse de manera explícita sobre todos los aspectos que deban ser reformulados;
d. Rechazar el PIP.

16.10 En el siguiente gráfico se esquematiza el proceso de presentación y evaluación del estudio de Prefactibilidad:



* Incluye a las Unidades Evaluadoras de una Empresa que pertenece a más de un Gobierno Regional o Local

Prefactibilidad

15.6 Luego de la aprobación del Perfil, la UF podrá proceder a elaborar el estudio de Prefactibilidad.

15.7 La UF elabora el estudio de Prefactibilidad, actualiza la información registrada en el Banco de Proyectos y remite el estudio de Prefactibilidad a la OPI acompañado de la Ficha de Registro de PIP (Formato SNIP-03) actualizada.

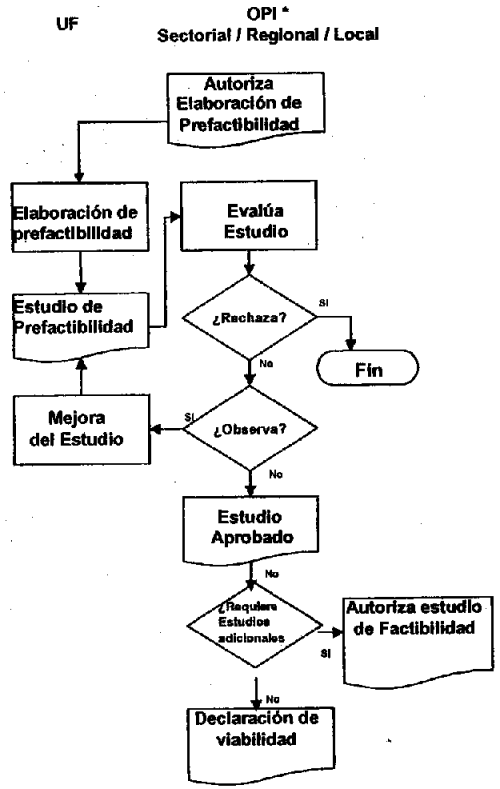
15.8 La OPI recibe el estudio, verifica su actualización en el Banco de Proyectos y registra la fecha de su recepción. Evalúa el PIP, utilizando el Protocolo de Evaluación, emite un Informe Técnico y registra dicha evaluación en el Banco de Proyectos. Con dicho Informe, la OPI puede:

a. Aprobar el estudio de Prefactibilidad y autorizar la elaboración del estudio de Factibilidad;
b. Declarar la viabilidad del PIP, siempre que se trate del nivel de estudio señalado en el artículo 21, en cuyo caso acompaña al Informe Técnico, el Formato SNIP-09;
c. Observar el estudio, en cuyo caso, deberá pronunciarse de manera explícita sobre todos los aspectos que deban ser reformulados;

d. Rechazar el PIP.

15.9 En caso que se declare la viabilidad del proyecto con el estudio de Prefactibilidad, el Responsable de la OPI deberá visar el estudio de Prefactibilidad conforme a lo señalado en el artículo 35, y remitir copia de dicho estudio, del Informe Técnico y del Formato SNIP-09 a la UE del PIP. Asimismo, remite copia del Informe Técnico y del Formato SNIP-09 a la UF del PIP.

15.10 En el siguiente gráfico se esquematiza el proceso de presentación y evaluación del estudio de Prefactibilidad:



* Incluye a las Unidades Evaluadoras de una Empresa que pertenece a más de un Gobierno Regional o Local

b. Visar los estudios de preinversión, de acuerdo a lo establecido en el artículo 35° de la presente Directiva.

c. Velar por la aplicación de las recomendaciones que, en su calidad de ente técnico normativo, formule la DGPM, así como, cumplir con los lineamientos que dicha Dirección emita.

d. La persona designada como Responsable de una OPI, no puede formar parte directa o indirectamente de ninguna UF o UE.

Artículo 9.- Funciones y Responsabilidades de la UF

9.1 La UF tiene las siguientes funciones:

a. Elabora y suscribe los estudios de preinversión y los registra en el Banco de Proyectos.

b. Durante la fase de preinversión, las UF pondrán a disposición de la DGPM y de los demás órganos del SNIP toda la información referente al PIP, en caso éstos la soliciten.

c. En el caso de las UF de los Gobiernos Regionales y Locales, solamente pueden formular proyectos que se enmarquen en las competencias de su nivel de Gobierno.

d. Realizar las coordinaciones y consultas necesarias con la entidad respectiva para evitar la duplicación de proyectos, como requisito previo a la remisión del estudio para la evaluación de la Oficina de Programación e Inversiones.

e. Formular los proyectos a ser ejecutados por terceros con sus propios recursos o por Gobiernos Locales no sujetos al SNIP. En este caso, la UF correspondiente es aquella que pertenece a la Entidad sujeta al SNIP que asumirá los gastos de operación y mantenimiento del PIP.

f. Informar a su OPI institucional los proyectos presentados a evaluación ante la OPI responsable de la función en la que se enmarca el PIP, en los casos que corresponda.

9.2 La UF, en el ejercicio de sus funciones, es responsable de:

a. Considerar, en la elaboración de los estudios, los Parámetros y Normas Técnicas para Formulación (Anexo SNIP-08), así como los Parámetros de Evaluación (Anexo SNIP-09).

b. No fraccionar proyectos, para lo cual debe tener en cuenta la definición de PIP contenida en la presente Directiva y demás normas del SNIP.

c. Cuando el financiamiento de los gastos de operación y mantenimiento está a cargo de una entidad distinta a la que pertenece la Unidad Formuladora del PIP, solicitar la opinión favorable de dichas entidades antes de remitir el Perfil para su evaluación, independientemente del nivel de estudio con el que se pueda declarar la viabilidad.

d. Levantar las observaciones o recomendaciones planteadas por la OPI o por la DGPM, cuando corresponda.

e. Mantener actualizada la información registrada en el Banco de Proyectos.

Artículo 10.- Funciones y responsabilidades de la Unidad Ejecutora

10.1 La UE tiene las siguientes funciones:

a. Ejecuta el PIP autorizado por el Órgano Resolutivo, o el que haga sus veces.

b. Elabora el expediente técnico o supervisa su elaboración, cuando no sea realizado directamente por éste órgano.

c. Tiene a su cargo la evaluación ex post del PIP.

10.2 La UE tiene las siguientes responsabilidades:

a. La UE debe ceñirse a los parámetros bajo los cuales fue otorgada la viabilidad para disponer o elaborar los estudios definitivos y para la ejecución del PIP, bajo responsabilidad de la autoridad que apruebe dichos estudios y del responsable de la UE.

b. Elaborar el Informe de Cierre del PIP conforme lo dispone el numeral 22.3 del artículo 22 de la presente norma.

c. Informar al órgano que declaró a viabilidad del PIP toda modificación que ocurra durante la fase de inversión.

CAPITULO III
FASE DE PREINVERSIÓN

Artículo 11.- Fase de Preinversión

11.1 La Fase de Preinversión tiene como objeto evaluar la conveniencia de realizar un PIP en particular. En esta fase se realiza la evaluación ex ante del proyecto, destinada a determinar la pertinencia, rentabilidad social y sostenibilidad del PIP, criterios que sustentan la declaración de viabilidad.

11.2 Esta fase comprende la elaboración del Perfil, del estudio de Prefactibilidad y del estudio de Factibilidad. En cada uno de los estudios de preinversión se busca mejorar la calidad de la información proveniente del estudio anterior a fin de reducir el riesgo en la decisión de inversión.

11.3 La elaboración del Perfil es obligatoria. Los niveles de estudios de preinversión mínimos que deberá tener un PIP para poder ser declarado viable por una OPI, se señalan en el artículo 21.

11.4 El órgano responsable de la evaluación del PIP, podrá recomendar estudios adicionales a los señalados en el artículo 21, dependiendo de las características o de la complejidad del proyecto.

11.5 La fase de preinversión culmina con la declaratoria de viabilidad del PIP.

Artículo 12.- Formulación de Estudios de Preinversión.

12.1 Previo a la formulación de un PIP, la UF verifica en el Banco de Proyectos que no exista un PIP registrado con los mismos objetivos, beneficiarios, localización geográfica y componentes, del que pretende formular, a efectos de evitar la duplicación de proyectos.

12.2 La UF elabora los estudios de preinversión del PIP sobre la base de los Contenidos Mínimos para Estudios de Preinversión (Anexos SNIP-05A, SNIP-05B, SNIP-06 y SNIP-07), teniendo en cuenta los contenidos, parámetros, metodologías y normas técnicas que se dispongan. Asimismo, debe ser compatible con los Lineamientos de Política Sectorial, con el Plan Estratégico Institucional y con el Plan de Desarrollo Concertado, según corresponda

4.2 La aplicación de las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública alcanza, inclusive, a los proyectos formulados y ejecutados por terceros, con sus propios recursos, cuando una Entidad del Sector Público sujeta al SNIP deba asumir, después de la ejecución, los gastos adicionales de operación y mantenimiento. De la misma forma y con el mismo fin, los proyectos que los Gobiernos Locales no sujetos al SNIP prevean ejecutar y que luego de su ejecución vayan a ser transferidos para su operación y mantenimiento a una Entidad del Sector Público sujeta al SNIP, deberán ser formulados por éstas últimas y declarados viables por el órgano del SNIP que resulte competente.

4.3 Asimismo, la aplicación de las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública alcanza a los proyectos de inversión de las instituciones perceptoras de cooperación técnica internacional, cuando una Entidad del Sector Público sujeta al SNIP deba asumir, después de la ejecución, los gastos de operación y mantenimiento en el marco de lo dispuesto por la Primera Disposición Complementaria de la Ley Nº 27692, Ley de Creación de la Agencia Peruana de Cooperación Internacional – APCI.

Artículo 5.- El Sistema Nacional de Inversión Pública y los Gobiernos Locales

Las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública son de observancia obligatoria para los siguientes Gobiernos Locales:

5.1 Aquellos que a la fecha de entrada en vigencia de la presente norma se encuentren incorporados al Sistema Nacional de Inversión Pública.

5.2 Aquellos que por Acuerdo de su Concejo Municipal, se incorporen voluntariamente, a partir de la fecha de dicho Acuerdo, siempre y cuando cumplan con los requisitos mínimos siguientes:

a) Tener acceso a Internet;

b) Tener el compromiso del Concejo Municipal de apoyar la generación y fortalecimiento técnico de las capacidades de formulación y evaluación de Proyectos de Inversión Pública, en su Gobierno Local;

c) Tener, al momento de acordar su incorporación al SNIP, en su Presupuesto Institucional para el Grupo Genérico de Gastos 2.6 Adquisición de Activos No Financieros, presupuestado un monto no menor a S/. 4'000,000.00 (Cuatro millones y 00/100 Nuevos Soles). Para estos efectos, deberá remitirse el documento sustentatorio.

5.3 Aquellos que programen presentar una solicitud para la concertación de una operación de endeudamiento externo para el financiamiento de un PIP. El Gobierno Local deberá incorporarse al SNIP y formular el PIP a financiarse con endeudamiento externo, antes de remitir su solicitud para la concertación de la operación.

5.4 Los Gobiernos Locales que sean incorporados gradualmente por Resolución expresa de la DGPM.

5.5 Los Gobiernos Locales sujetos al SNIP conforme a los numerales precedentes, deben contar con un órgano que realice las funciones de Oficina de Programación e Inversiones en su municipalidad, ó haber encargado la evaluación de sus proyectos en el marco de lo dispuesto en el numeral 33.1 del artículo 33 de la presente Directiva.

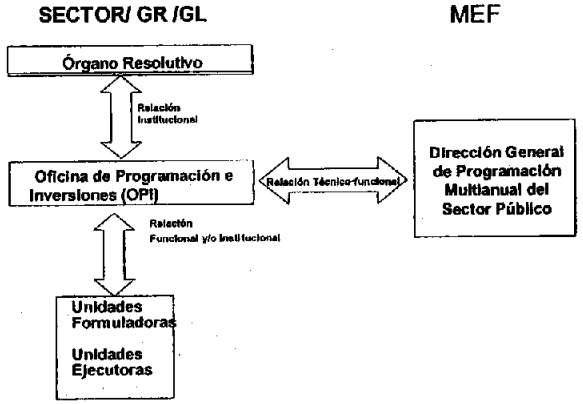
5.6 Los PIP que formule el Gobierno Local, así como los otros pliegos presupuestales, proyectos, entidades de tratamiento empresarial y empresas municipales, que pertenezcan o estén adscritas al Gobierno Local que se incorpora, quedan sujetos obligatoria e irreversiblemente a todas las disposiciones del SNIP, sin excepción.

CAPITULO II
ESTRUCTURA DEL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA Y FUNCIONES DE SUS ÓRGANOS

Artículo 6.- Organización del Sistema Nacional de Inversión Pública

6.1 Conforman el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) a través de la DGPM, así como los Órganos Resolutivos, las Oficinas de Programación e Inversiones de todos los Sectores del Gobierno Nacional (OPI-GN), de los Gobiernos Regionales (OPI-GR) y Gobiernos Locales (OPI-GL), o el que haga sus veces en aplicación del numeral 11.4 del artículo 11° de la Ley, así como las Unidades Formuladoras (UF) y las Unidades Ejecutoras (UE) de cada Entidad.

6.2 La DGPM mantiene relación técnico-funcional directa con la OPI o el que haga sus veces en aplicación del numeral 11.4 del artículo 11° de la Ley, y a través de ella con la UF y la UE.



Artículo 7.- Funciones y responsabilidades del Órgano Resolutivo

El Órgano Resolutivo tiene las siguientes funciones:

7.1 Aprueba, con acuerdo del Consejo Regional o Concejo Municipal, cuando corresponda, el Programa Multianual de Inversión Pública (PMIP), que forma parte de sus Planes.

7.2 Designa al órgano encargado de realizar las funciones de OPI en su Sector, Gobierno Regional o Local, el cual debe ser uno distinto a los órganos encargados de la formulación y/o ejecución de los proyectos.

7.3 Designa al Responsable de la OPI, informando a la DGPM de dicha designación, la misma que debe recaer en una persona que cumpla con el Perfil del Responsable de OPI aprobado con la presente Directiva (Anexo SNIP-14).

7.4 Puede delegar, previa opinión favorable de su OPI, la facultad para evaluar y declarar la viabilidad de los PIP que se enmarquen en su responsabilidad funcional, a favor de la máxima autoridad de las Entidades y Empresas adscritas, pertenecientes o bajo el ámbito de su Sector, según corresponda. En el caso de los Gobiernos Regionales o Gobiernos Locales, puede delegar, previa opinión favorable de su OPI, la facultad para evaluar y declarar la

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 002-2009-EF/68.01
(Publicada el 05 de febrero de 2009 en el Diario Oficial "El Peruano".
Entra en vigencia el 10 de febrero de 2009)

APRUEBA DIRECTIVA GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA

Lima, 03 de febrero de 2009

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 3° de la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, modificado por el artículo único de la Ley N° 28802, dispone que el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público, es la más alta autoridad técnico normativa del Sistema Nacional de Inversión Pública; dicta las normas técnicas, métodos y procedimientos que rigen los Proyectos de Inversión Pública;

Que, el literal a. del numeral 3.2 del artículo 3° del Decreto Supremo N° 102-2007-EF, Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, establece que la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público aprueba a través de Resoluciones las Directivas necesarias para el funcionamiento del Sistema Nacional de Inversión Pública;

Que, la Quinta Disposición Complementaria del Reglamento citado en el considerando precedente, establece que la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público aprobará, mediante Resolución Directoral, la Directiva que regule los procesos y procedimientos contemplados en dicho Reglamento;

En concordancia con las facultades dispuestas por la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, modificada por las Leyes N° 28522 y N° 28802 y por el Decreto Legislativo N° 1005, normas reglamentarias y complementarias, la Resolución Ministerial N° 158-2001-EF/15 y la Resolución Ministerial N° 052-2009-EF/43;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobación de la Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública
Aprobar la Directiva N° 001-2009-EF/68.01, Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública, la misma que forma parte integrante de la presente Resolución.

Artículo 2.- Publicación de Anexos y Formatos
Disponer la publicación de los anexos y formatos relativos a la Directiva aprobada por la presente Resolución en la página web de la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público (http://www.mef.gob.pe/DGPM). Asimismo, a partir de la entrada en vigencia de la presente Resolución Directoral, la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público dispondrá la automatización de los formatos a que se refiere el presente artículo y procesos contenidos en la Directiva aprobada por la presente Resolución, teniendo en cuenta la normatividad vigente.

Artículo 3.- Disposiciones Derogatorias
3.1 Dejar sin efecto la Resolución Directoral N° 009-2007-EF/68.01, que aprueba la Directiva N° 004-2007-EF/68.01, Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública y sus modificatorias (Resoluciones Directorales Nos. 010-2007-EF/68.01, 013-2007-EF/68.01, 014-2007-EF/68.01 y 003-2008-EF/68.01), salvo lo dispuesto en los artículos 6° y 7° de la citada Resolución Directoral.

3.2 Dejar sin efecto el numeral 3.2 del artículo 3° así como los artículos 4° y 5° de la Resolución Directoral N° 008-2007-EF/68.01.

Artículo 4.- Vigencia
La presente norma entrará en vigencia el 10 de febrero de 2009.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ROGER DIAZ ALARCON
Director General
Dirección General de Programación
Multianual del Sector Público

Resolución Directoral N° 002-2009-EF/68.01

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

127

2. Este contenido de los expedientes técnicos ha sido observado por OSITRAN, manifestando que considerar adicionales de obra no está previsto en el Contrato de Concesión, razón por la cual el Concedente (MTC) debe emitir su pronunciamiento.
3. Considerando que el Contrato de Concesión obliga al Concesionario la ejecución de obras mediante licitaciones o concursos y que, es probable que en estas obras se presenten adicionales y/o deductivos, es indispensable conforme lo menciona OSITRAN, que el Concedente se pronuncie sobre la procedencia sobre ello.
4. Al respecto, cabe recordar que las obras y adquisiciones que realiza el Estado se efectúan en el marco del TUO de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado aprobado con D.S Nº 083-2004-PCM y, de su Reglamento aprobado por el D.S Nº 084-2004-PCM, en cuya normatividad se considera la posibilidad de que las obras puedan sufrir adicionales y/o deductivos que es necesario aprobar y ejecutar para alcanzar la finalidad del contrato o la meta prevista.
5. Como se sabe, los expedientes técnicos de obras son elaborados en gabinete en base a consideraciones y supuestos técnicos teóricos (calidad de suelos, distancia de canteras, rendimiento de equipos mecánicos, presencia de lluvias, suministro de materiales, metrados de actividades, etc.) que durante el desarrollo de los trabajos son muy susceptibles de variar, originando trabajos adicionales o deductivos ampliaciones de plazo, siendo responsabilidad de la supervisión de obra la verificación o validación de las causales que los originan. Al respecto, aparte de la citada Ley existen otras normas sobre procedimientos para reconocimiento y pago de adicionales, entre ellas la *"Directiva para Autorización previa a la ejecución y al pago de presupuestos adicionales de Obra"* - Directiva Nº 01-2007-CG/OEA, aprobada con Resolución de Contraloria Nº 369-2007-CG.
6. Teniendo en cuenta que las obras que ejecuta el Concesionario se hacen con fondos públicos en aeropuertos de propiedad estatal y, que dichas obras forman parte de proyectos cuyos perfiles, elaborados por la DGAC, han sido aprobados en base a la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), en opinión de esta Dirección, sería procedente la aplicación de normas establecidas en el TUO de la citada Ley de Contrataciones y en la citada Directiva de Contraloría para el caso de adicionales de obra.
7. Sin embargo, considerando que los adicionales pueden incrementar el costo de las obras, es necesario definir desde el punto de vista legal, la forma de su reconocimiento y pago, aspecto que no es competencia de la DGAC.

D. CONCLUSIONES

Por lo expuesto, con el propósito de que las obras que ejecuta el Concesionario en el Primer Grupo de Aeropuertos puedan realizarse sin tropiezos para lograr los fines propuestos, es necesario comunicar a la Dirección General de Concesiones en Transportes la necesidad de suscribir un pronunciamiento por parte del Concedente, en el sentido de que es procedente reconocer adicionales y/o deductivos siguiendo la normativa vigente para obras públicas.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección de Regulación y Promoción

Ing. Aer. JUAN RAMÓN FLOR ROJAS
Dirección de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil

128

Informe 072-2008-MTC/12.08.DAE

042054 2008

MTC Ministerio de Transportes y Comunicaciones | DGAC

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
MESA DE PARTES
Fecha: 30 JUL 2008 Hora: 11:20
042054 2008 Pasa A:

DCA	☐	Conoc.	☐
DSA	☐	Acción	☐
DRP	☐	Atención	☐
.....	☐	Opinión	☐
.....	☐	Respuesta	☐
.....	☐	Informe	☐
.....	☐	Evaluación	☐
.....	☐	Devolución	☐
.....	☐	Archivo	☐
.....	☐	Archivo	☐

Obs. 06 Folios .....

3-MTC/12.08.DAE

Informe 072-2008-MTC/12.08.DAE

NESTO LÓPEZ MAREOVICH
r General de Aeronáutica Civil

nales y Deductivos en obras que ejecuta el Concesionario del Grupo de Aeropuertos de Provincia.

ito de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

25 JUL 2008

---

obre la procedencia de reconocer adicionales y/o deductivos en Contrata el Concesionario del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, situación no prevista en el Contrato de Concesión.

B. ANTECEDENTES

1. Según la *Cláusula Octava "Ejecución de las Obras e Inversiones en Equipamiento"* del referido Contrato, el Concesionario tiene a su cargo el diseño y construcción de Obras Obligatorias y las Obras del Plan Maestro, detallándose en los numerales 8.2.1 y 8.2.2 la relación de ellas, así como los plazos de ejecución de las mismas.
2. Según los numerales 8.2.1 4 y 8.2.2.2 del mismo Contrato, los expedientes técnicos de obras deben elaborarse cumpliendo los lineamientos del *Anexo 27 "Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Consultorías"*, según el cual, los contratos de construcciones de obras, los de adquisición de bienes y suministros, así como los de servicios de consultoría deben ser celebrados por el Concesionario, recayendo en OSITRAN la responsabilidad de verificar el procedimiento (inciso A.5 del Anexo 27).
3. El citado Anexo 27 también señala en los incisos B.1, B.2 y B.3 que los expedientes técnicos de obras deberán contener como mínimo los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 27; el cual incluye, aparte de los documentos técnicos (memorias descriptivas, especificaciones técnicas, planos de ejecución de obras, metrados, presupuestos, cronogramas, fórmulas polinómicas de reajuste de precios, estudios de impacto ambiental, etc.), las **bases de licitación** para la obra.
4. Los mencionados lineamientos no detalla el contenido de las bases como: inicio de plazo, adelantos, valorizaciones y pagos, plazos, adicionales, resolución de contrato, liquidación de obra, etc., requeridas para cualquier obra pública.

C. ANÁLISIS

1. En últimos expedientes técnicos que el Concesionario AdP ha venido presentando a OSITRAN en aplicación del mencionado Anexo 27, se han incluido bases para licitación o concurso que contienen un título denominado ***"De las Obras Adicionales o Deductivos"***, estableciendo que *i) Para alcanzar la finalidad del contrato, AdP podrá disponer la ejecución de presteciones adicionales o deductivas de éstas, lo que podrá dar lugar a una modificación del plazo contractual, siempre que afecten la ruta crítica del proyecto...; ii) Toda obra adicional, requiere para su ejecución y pago, de la autorización expresa ... y; iii) [redacted] ningún concepto se considerarán [redacted] al 10% del contrato original.*

Informe N° 072-2008—MTC/12.08.DAE

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

130

CLÁUSULA SEXTA: VIGENCIA DEL QUINTO ADDENDUM

El presente instrumento entrará en vigencia a la fecha de su suscripción por las Partes intervinientes.

Lima, de del dos mil nueve

EL CONCEDENTE
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

EL CONCESIONARIO
Aeropuertos del Perú S.A.

c) *Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario Se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera.*

d) *Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:*
   - *Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO.*
   - *Reconocidos como inversiones PAO, el CONCEDENTE pagará de acuerdo con lo previsto en el numeral 2.5 del anexo 17 del Contrato de Concesión de encontrarse vigente la Estructuración Financiera. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1. del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*

e) *Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo.*

CLÁUSULA TERCERA: DISPOSICIONES FINALES

Todos los términos en mayúsculas utilizados en el presente Addendum tienen el mismo significado con el que han sido definidos en EL CONTRATO, salvo que se les asigne un significado específico en este documento.

Cualquiera de las partes podrá solicitar a la otra que el presente Addendum sea elevado a Escritura Pública, lo que ambas se obligan a realizar dentro de los siete (07) días útiles siguientes a la solicitud escrita de cualquiera de ellas en ese sentido.

Los gastos notariales y registrales que resulten aplicables serán de cuenta de quien solicite la elevación de este Quinto Addendum a Escritura Pública.

CLÁUSULA CUARTA: OBLIGACION DE NO RESARCIMIENTO

Las PARTES dejan constancia que las modificaciones realizadas en el presente Addendum no genera obligación alguna de EL CONCEDENTE de resarcir o compensar a EL CONCESIONARIO. De igual modo, tampoco genera obligación alguna de EL CONCESIONARIO de resarcir o compensar a EL CONCEDENTE.

CLÁUSULA QUINTA: VALIDEZ DE EL CONTRATO

Las Partes declaran expresamente que sin perjuicio de las precisiones realizadas en la Cláusula Segunda del presente instrumento, las demás disposiciones de EL CONTRATO y del PRIMER, SEGUNDO, TERCER y CUARTO ADDENDUM a EL CONTRATO permanecen vigentes y con plena validez.

La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

8.24.2 <u>Cuando las Obras adicionales sean superiores al 15% de los montos contratados</u>

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15% de los montos contratados, los montos adicionales a este porcentaje, serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa de OSITRAN.

Las obras adicionales bajo ningún supuesto podrán ser mayores del cincuenta por ciento (50%) de los montos originalmente contratados.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

En el expediente técnico del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el expediente técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO por estas Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO"

2.5 <u>Incorporación del numeral 2.6.4 del Anexo 17</u>

Se modifica el numeral 2.6.4 del Anexo 17 – Esquema de Pago de Cofinanciamiento, quedando redactado con el siguiente texto:

"2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:

a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
b) Aquellos vinculados a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

2.2 <u>Modificación del numeral 8.3.3</u>

Se modifica el numeral 8.3.3 y 8.3.4 quedando redactado de la siguiente manera:

> *"8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC, mediante Resolución Directoral, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.*
>
> *El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con la conformidad este organismo, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respectiva"*
>
> *8. 3.4 OSITRAN dispondrá de tres (03) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de desarrollo. EL CONCEDENTE tendrá un plazo de tres meses (03) meses, contados a partir de la fecha de remisión por OSITRAN de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente.*

2.3 <u>Modificación del literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8</u>

Se modifica el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, quedando redactado de la siguiente manera:

> *"1.4 <u>Terminal de Pasajeros</u>*
>
> *(...)*
>
> *b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto*
>
> *Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.*
>
> *Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinadas por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro."*

2.4 <u>Incorporación del numeral 8.24</u>

Se adiciona a EL CONTRATO el numeral 8.24 con el siguiente texto:

> *"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales*
>
> ***8.24.1 <u>Cuando las Obras adicionales sean iguales o inferiores al 15% de los montos contratados</u>***
>
> *OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% de los montos contratados conforme al proceso previsto en el Anexo 27 del CONTRATO.*
> *El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados, a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada.*

denominado CAP. FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, Gobierno Regional de Piura.

A la fecha, EL CONCESIONARIO ha solicitado realizar modificaciones al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, suscrito con fecha 11 de diciembre de 2006, las cuales han sido evaluadas y analizadas por el CONCEDENTE.

En virtud de lo antes señalado, luego de una serie de reuniones entre las Partes, a fin de revisar el contenido del Addendum, EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO convinieron en celebrar el presente Addendum a EL CONTRATO, para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

CLÁUSULA SEGUNDA: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN

Mediante el presente Addendum, las partes acuerdan modificar los numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 y adicionar los numerales 8.24; y 2.6.4 del Anexo 17 de el CONTRATO

2.1 <u>Modificación del numeral 1.77</u>

Se modifica el numeral 1.77 quedando redactado con el siguiente texto:

***"Obras"**, son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*

- *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
- *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
- *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
- *"Obras Adicionales" son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los <u>Expedientes</u> Técnicos aprobados por el CONCEDENTE, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*
- *"Deductivo de obra" se refiere a aquellos componentes o partes de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezarán a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos"

QUINTO ADDENDUM AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Conste por el presente documento que se extiende por duplicado, el Quinto Addendum al Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú que celebran:

1. El **Estado de la República del Perú**, en adelante "**El CONCEDENTE**", actuando a través del **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** (en adelante El "MTC"), facultado por el inciso a) del Artículo 30º del Decreto Supremo N° 060-96-PCM, con domicilio en Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Perú debidamente representado por el Vice Ministro de Transportes, señor José Nicanor Gonzales Quijano con Documento Nacional de Identidad N° 43345035, debidamente facultado por Resolución Suprema N° 002-2009-MTC, de fecha 08 de enero de 2009; y de la otra parte,

2. La **Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A.** en adelante "**EL CONCESIONARIO**", con domicilio en Choquehuanca N° 710, San Isidro, República del Perú, debidamente representado por la Gerente General, señora María Leonie Roca Voto-Bernales, identificada con Documento Nacional de Identidad Nº 10270516, debidamente facultada al efecto por poder inscrito en la Partida Nº 119467758 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao.

Ambas partes suscriben el presente documento, en las siguientes condiciones:

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

Con fecha 11 de diciembre de 2006, se suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú (en adelante EL CONTRATO) entre EL CONCEDENTE debidamente representado por el MTC.

Con fecha 05 de febrero de 2008 se suscribió el Primer Addendum a EL CONTRATO que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 de EL CONTRATO, así como la entrega en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

Con fecha 06 de marzo de 2008 se suscribió el Segundo Addendum a EL CONTRATO mediante el cual se entregó en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió el Tercer Addendum a EL CONTRATO que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

Con fecha 24 de noviembre se suscribió el Cuarto Addendum a EL CONTRATO que tuvo por finalidad entregar en operación a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto

① 8.24.1
8.24.2

meter a la OPP (SWIP),
amarrado al desarrollo SWIP

② sacamos 50%
y pasa 10% PERFAL estado volumen
Ira Repetir del mismo SWIP.

Proyecto: Texto propuesto de 5° Addendum al Contrato de Concesión.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

VI. RECOMENDACIONES

79. Elevar el presente informe a consideración del Consejo Directivo a fin de que emita opinión respecto a la propuesta de Addendum 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú. Dicha opinión no es vinculante, de acuerdo a lo establecido en el Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917 (Ley de creación de OSITRAN).

80. Remitir el presente Informe a Aeropuertos del Perú S.A. (Concesionario) y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Concedente).

Atentamente,

LINCOLN FLOR ROJAS
Gerente de Regulación

HÉCTOR KUANG SALAS
Gerente de Supervisión

ROBERTO VELEZ SALINAS
Gerente de Asesoría Legal (e)

CARLOS AGUILAR MEZA
Gerente Adjunto de Supervisión

CARMEN GUTIERREZ SANCHEZ
Asesora Legal

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Supervisor de Inversiones

JOSE CARLOS VELARDE SACIO
Analista de Regulación

JCVS/Jb
REG. SAL. GRE- 11491-05

70. Asimismo, con relación a la limitación del pago de los ETPs vía PAO de acuerdo a los fondos de la Estructuración Financiera (ver literal d)), es razonable que en efecto dicho pago se efectúe en la medida que la línea de crédito pueda cubrir tales montos, sin perjuicio de la obligación que tiene el Concesionario de obtener una nueva Estructuración Financiera en caso sus obligaciones contractuales así lo ameriten.

71. De otro lado, en el resto de literales (a), b) y e)), simplemente se expresa de manera explícita cómo se pagarán los Estudios según cada tipo de Obra, bajo el criterio que "lo accesorio sigue la suerte del principal". Es decir, si una obra según el Contrato de Concesión es pagada vía liquidación, entonces los Estudios de dicha obra serán pagados con el mismo mecanismo de pago.

72. En efecto, en dichos literales se especifica que aquellos Estudios vinculados a las *Obras de Rápido Impacto* y a las *Labores de Mantenimiento Correctivo* se pagarán vía liquidación; mientras que los relacionados a las *Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire* se pagarán según el procedimiento para las obras del periodo remanente (pago al contado del 30% de las inversiones). Por tanto, no se tienen mayores observaciones al respecto.

73. En conclusión, proponemos emitir opinión favorable respecto a este extremo de la propuesta de Addendum, sin observaciones.

V. CONCLUSIONES

74. Respecto a los "Adicionales de Obras" (numeral 1.77), se propone emitir opinión favorable, pero deberá incluirse la definición de "Deductivo de Obra" según lo señalado en la sección A.2 del Informe.

75. Asimismo, para el caso del "Procedimiento de las Obras Adicionales" (numeral 8.24), se propone emitir opinión favorable con las incorporaciones al procedimiento que deberán incluirse y que han sido señaladas en la sección B.2 del presente Informe.

76. De otro lado, se propone emitir opinión favorable sobre la tramitación del "Plan Maestro". Sin embargo, deben incluirse los plazos para cada una de las etapas de la revisión, conforme se especifica en la sección C.2 del Informe.

77. Con relación al aplazamiento de la de instalación de Puentes de Embarque en el Aeropuerto de Iquitos, consideramos que la propuesta de diferir su instalación afectaría el nivel de servicio para los pasajeros. Se sugiere establecer un nuevo umbral de pasajeros, así como una tasa mínima de posiciones de estacionamiento, en concordancia con las prácticas nacionales e internacionales.

78. Finalmente, se propone emitir opinión favorable respecto de la precisión de los mecanismos de pago de los Estudios Técnicos Preliminares, al ser éstos consistentes con el Contrato de Concesión y sus Circulares, así como con la interpretación formulada por el Consejo Directivo en su Resolución N° 001-2008-CD-OSITRAN.

130

65. Con relación a ello, es importante mencionar que el Anexo 17 del Contrato de Concesión especifica que las Circulares N° 025, N° 030 y N° 033 indican los rubros a ser incluidos en el PAO, tal como se cita a continuación:

> *"Los rubros a ser incluidos en el PAO han sido precisados en las Circulares 025, 030 y 033 de fechas 17 de agosto, 30 de noviembre del 2005 y 12 de enero del 2006 respectivamente."*

66. En este orden de ideas, es importante citar lo que especifica la Circular N° 030 (parte integrante del Contrato de Concesión) donde se menciona, entre otros, los conceptos a ser incluidos en el PAO:

> *"3.- Se precisa los conceptos que podrá contener el PAMO y el PAO, establecidos mediante Circular N° 030:*
>
> *(...)*
>
> *PAO: Para la determinación del PAO, se incluirán todos los gastos y desembolsos relacionados con las inversiones destinadas a operaciones aeroportuarias a realizarse, durante el periodo de la Concesión. Estos desembolsos serán constituidos por: Estudios requeridos para la elaboración de expedientes técnicos, estudios de ingeniería y de desarrollo aeroportuario del Plan Maestro, margen de rentabilidad para el concesionario, porcentajes para el supervisor de obras y gastos financieros relacionados con el financiamiento de las inversiones."*
>
> [el subrayado es nuestro]

67. A su vez, la Circular N° 033 precisa que los Estudios, relacionados por ejemplo a las adquisiciones, estarán incluidos en el PAO, tal como puede leerse a continuación:

> *"PAO: (...)*
>
> *Los desembolsos para las inversiones en Equipamiento serán constituidos por: Estudios requeridos para la adquisición y gastos financieros relacionados con el financiamiento de las inversiones."*

68. Respecto a la propuesta de Addendum, con la inclusión del punto 2.6.4 en el Anexo 17, las partes pretenden precisar la forma cómo se pagarán los mencionados ETPs, sobre la base de los criterios establecidos a través una interpretación efectuada por el Consejo Directivo de OSITRAN con ocasión de una solicitud formulada por el Concesionario[5]. En dicha interpretación, el Consejo Directivo de OSITRAN señaló que los ETPs serán pagados vía PAO, independientemente que si se les pueda vincular a una obra o no:

> *"(...) toda vez que los PAO deben pagarse al culminar las obras, existe el vacío en el contrato respecto de cómo se viabilizan estos pagos de los ETPs reconocidos por el Contrato de Concesión, por lo que resulta necesario interpretar el Contrato de Concesión para integrarlo en esta parte y permitir su aplicación concreta y práctica en los hechos, con arreglo a su letra y espíritu, precisando que los ETPs a que se refieren los supuestos mencionados en el párrafo anterior darán lugar a la aplicación del mecanismo de pago vía PAO, independientemente de si dichos ETPs puedan vincularse a una obra específica, de manera que dicho pago no dependa de la ejecución o no de una obra en particular; (...)"*

69. En este contexto, la propuesta de Addendum, al establecer que los estudios vinculados a las Obras del Plan Maestro se cancelarán vía PAO (Literales c) y d)), es consistente con lo interpretado por el Consejo Directivo en su pronunciamiento.

---

[5] Resolución N° 001-2008-CD-OSITRAN, de fecha 10 de enero del año 2008.

pagarán aquellos Estudios que no culminen en una Obra. De esta forma, han solicitado la inclusión del Numeral 2.6.4 en el Anexo 17 del Contrato de Concesión, quedando éste redactado de la siguiente manera (se trata de un nuevo Numeral):

> *"2.6.4 Estudios Técnicos Previos*
>
> *Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte de la CONCESIONARIA y los intangibles, serán pagados de la siguiente manera:*
>
> *a) Aquellos vinculados a las Obras de Rápido Impacto (ORIS): Se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*
> *b) Aquellas vinculadas a Labores de Mantenimiento Correctivo: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*
> *c) Aquellos vinculados a las Obras de Seguridad (OSE), Obras de Ampliación y Remodelación de Terminal (OART) y Equipamiento no considerado como Mínimo Necesario: se pagarán conforme al mecanismo de reconocimiento PAO, a través de la estructuración financiera*
> *d) Aquellos vinculados a las Obras del Plan Maestro: se pagarán conforme al siguiente mecanismo:*
> - *Aprobados los planes maestros respectivos, se emitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, para su reconocimiento como inversiones PAO.*
> - *Reconocidos como inversiones PAO, se cancelarán al Concesionario con los fondos disponibles de la Estructuración Financiera, de encontrarse vigente. De no existir Estructuración Financiera vigente o estando vigente alguna no contase con fondos disponibles, el Concesionario informará a de este hecho a OSITRAN y presentará la liquidación correspondiente, que será pagada conforme a lo establecido en el numeral 2.6.1 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.*
>
> *e) Estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire: se pagarán conforme al mecanismo previsto en la Cláusula 4 del Anexo 17, contándose el plazo de dos meses previsto en la misma desde la aprobación y/o entrega, según corresponda, del estudio respectivo."*

E.2 Opinión del Regulador

63. Los ETPs son aquellos Estudios que se deben realizar para cumplir con las obligaciones establecidas en las Cláusula Octava del Contrato de Concesión (Ejecución de Obras e Inversión en Equipamiento); tales como Estudios Topográficos, de Pavimentos, de Suelos, que conllevan a la realización de los Expedientes Técnicos necesarios para la ejecución de dichas Obras.

64. No obstante lo anterior, es importante advertir que existen algunos ETPs que no necesariamente responden a una obra en particular. Es decir, se realizan los Estudios pero no necesariamente culminan en una obra. Ejemplo de ello son los siguientes:

- *Estudios Ambientales*
- *Estudios necesarios para la formulación de los Planes Maestros*
- *Proyección de Tráfico*
- *Estudio de Ruido Aeronáutico*
- *Evaluación de Obstáculos*
- *Estudios Aeronáuticos*

OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN V°B° C. GUTIERREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN V°B° J. MILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° H. KUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° J. VELARDE ANALISTA DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° L. FLOR GERENTE DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° R. VELEZ GERENTE DE ASESORIA LEGAL (e)

132

57. No obstante ello, las partes proponen aplazar la obligación de contar con puentes de embarque, así como su inclusión estaría sujeto a las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinado por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro, con lo cual la fecha para la implementación resultaría incierta.

58. Según las prácticas internacionales en aeropuertos concesionados, la inversión en puentes de embarque es una condición que los planes maestros consideran en su elaboración, toda vez que refleja el nivel de servicios que recibirá el pasajero.

59. El aplazamiento de la inversión en los puentes de embarque implica que la mejora en el nivel de los servicios a favor de los pasajeros quedaría diferida, con lo cual se afecta el bienestar de los usuarios. Es más, un aplazamiento con fecha incierta significaría una importante afectación potencial en la calidad de servicio, particularmente en un aeropuerto que recibe un número importante de turistas extranjeros.

60. Al respecto, consideramos que si las partes han propuesto diferir dicha inversión, debería establecerse contractualmente un nuevo "umbral" para la instalación de los puentes de embarque, asimismo, es recomendable establecer una tasa de posiciones con puentes de embarque. Tal es el caso, por ejemplo del Aeropuerto de Cusco, las mangas se instalaron en el año 2000, cuando se registraba un movimiento anual de aproximado de 792 mil pasajeros[3]. En el caso particular del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se estableció que al cuarto año de vigencia de la concesión, como mínimo el 31% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves debería tener "mangas" (puentes de embarque)[4].

61. En suma, consideramos que la propuesta de aplazar la instalación de los puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos debiera estar acompañada de:

- Un nuevo umbral de pasajeros para la colocación de los puentes, sobre la base de prácticas nacionales e internacionales.
- Un mínimo de posiciones de estacionamiento con puentes de embarque ocupadas simultáneamente.

E. Mecanismo de pago para los Estudios Técnicos Preliminares (Numeral 2.6.4 del Anexo 17)

E.1 Proyecto de Addendum

62. En la propuesta de Addendum, las partes proponen precisar el mecanismo de pago de los Estudios Técnicos Preliminares (ETPs), en orden de establecer cómo se

[3] Información obtenida de la página web de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.-CORPAC, en la siguiente dirección: http://www.corpac.gob.pe//estad/1xls.htm (visitada el 19 de junio del 2009)

[4] Anexo 14, Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Numeral 1.20. En dicho Anexo, se señalaba también que al octavo año de la vigencia de la concesión, el 65% de las posiciones debería tener mangas, al vigésimo año, el 80% y al vigésimo quinto, 90%.

002-2009 - E-168-01

54. Asimismo, es conveniente señalar que el actual edificio Terminal del Aeropuerto de Iquitos cuenta con dos niveles, estando pendiente efectuar adecuaciones en el mismo para la instalación de los puentes de embarque.

55. Sobre el Requerimiento Técnico de los puentes de embarque, se puede señalar que los documentos de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI y la Asociación Internacional de Transportadores Aéreos – IATA, establecen los criterios para la instalación de puentes de abordaje en los aeropuertos, siendo:

- El "Manual de Planificación de Aeropuertos", Parte 1, "Planificación General" (Doc. 9184-AN/902) de la OACI, señala que:

  "Pasarelas de embarque

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

- El documento titulado "*Development Reference Manual, 9th Edition Effective January 2004*" de la *International Air Transport Association* – IATA, señala que[1]:

  "J11.1 Objetivos de los Puentes de Abordaje de Pasajeros
  El puente de embarque de pasajeros es utilizado por grandes y pequeños aeropuertos del mundo. Se puede utilizar para ayudar a la operación del aeropuerto en:

  - *Reducir el tiempo de embarque y desembarque de pasajeros.*
  - *Mejora la seguridad del personal y de los pasajeros.*
  - *Dar un mejor de servicio a los pasajeros.*
  - *Mejora el acceso a los discapacitados.*
  - *Proporciona un medio de escape de la aeronave en caso de una emergencia."*

56. En ese sentido, es evidente que la propuesta de retirar la obligación contractual de instalar puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos cuando se registre flujos de pasajeros anuales mayores a 500,000, no permitiría mejorar los niveles de seguridad y calidad de servicio de dicho Terminal a favor de los pasajeros. Es decir, el aplazamiento en la instalación de las mangas afectaría a los usuarios finales (pasajeros) del Aeropuerto de Iquitos[2]. Cabe mencionar que este argumento no ha sido desvirtuado por el Concedente a través de la información adicional remitida.

---

[1] Traducción libre del siguiente texto:

"Objectives of Passenger Boarding Bridges
The Passenger boarding bridge is used by large and smaller airports worldwide. It can be used to assist the airport operation by:

- *Reduceing the Passenger Disembark/Embarkation Time.*
- *Improving Staff and Passenger Safety.*
- *Improving Passenger Experience.*
- *Improving Disabled Access*
- *Providing a means of escape from the aircraft in case of an emergency."*

[2] En esta parte es importante mencionar que el Regulador no solo vela por los intereses del Estado (representado por el Concedente) y de la empresa (Concesionario), sino también por los intereses de los Usuarios.

133

51. En resumen, se propone emitir opinión favorable respecto de la modificación del Numeral 8.3.3, a la vez que se propone una nueva redacción del Numeral 8.3.4, en los términos expuestos en el párrafo anterior.

D. Puentes de Embarque en el Aeropuerto de Iquitos (literal b) del Numeral 1.4. del Anexo 8)

D.1 Proyecto de Addendum

52. Las partes han considerado modificar los requisitos que exigía el Contrato de Concesión para la instalación de puentes de embarque en el aeropuerto de Iquitos. Sobre esta obligación, el Contrato estableció que cuando la cantidad de pasajeros movilizados supere los 500,000, deberían instalarse tales puentes. Sobre este punto, las partes acordaron lo siguiente (en sombreado la inclusión propuesta):

> *"1.4 Terminal de Pasajero*
>
> *(...)*
>
> *b) Instalaciones Mínimas requeridas por Aeropuerto*
> *Indistintamente del tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar o mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.*
>
> *Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinado por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro."*

D.2 Opinión del Regulador

53. El Concedente mediante Oficio Nº 807-2009-MTC/25 (del 16 de junio del año 2009), remitió los Informes Nº 320-2009-MTC/25 de la Dirección General de Concesiones en Transportes y Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE de la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC, en el cual se señala lo que se expone en las siguientes líneas.

> *"La DGAC no plantea el retiro de la implementación de los puentes de embarque, limitándose a opinar; primero que, no habiendo una reglamentación específica al respecto y no siendo un tema de seguridad ni de infraestructura, correspondía tratarlo en el marco contractual y financiero, en razón que los recursos para su adquisición provienen de fondos públicos; y, segundo, que no existe la infraestructura adecuada que pueda permitir el uso de los puentes de embarque, en razón de que la remodelación de flujos de los terminales que viene haciendo el Concesionario, no prevé a corto plazo la construcción de salas de embarque en el segundo nivel desde donde puedan accederse a dichos puentes, como si lo tiene el Aeropuerto de Cusco".*
>
> *Del análisis de la documentación complementaria presentada por el MTC, se puede señalar que, tanto OACI, como IATA, específica los criterios para la implementación de Puentes de Embarque, el cual constituye infraestructura del Lado Aire, permite garantizar los niveles de seguridad y nivel de servicios para los pasajero, lo mencionado es contradictorio con lo precisado por la DGAC.*

El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que cuente con su conformidad éste último, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respetiva."

C.2 Opinión del Regulador

46. Las partes buscan agilizar el trámite que corresponde a la aprobación de los Planes Maestros, haciendo que éstos sean remitidos directamente a OSITRAN y una vez que se cuente con opinión favorable, sean trasladados recién a la DGAC para su evaluación y aprobación.

47. Conforme se desprende del Numeral 8.3.3 del Contrato de Concesión, concordado con su Numeral 8.3.4, el trámite vigente implica que el Concedente, a través de la DGAC, cuenta con un plazo de 6 meses, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo, plazo que incluye además aquél con el cuenta OSITRAN para emitir su opinión previa sobre el particular, el mismo que en la práctica ha sido de 3 meses.

48. Dado que la propuesta de modificación busca que OSITRAN emita su opinión, con anticipación a la recepción por parte del Concedente, consideramos que se podría establecer un plazo de evaluación de 3 meses por parte de este Organismo Regulador, formalizando así el plazo que se ha venido empleando en la evaluación de los correspondientes Planes Maestros.

49. En adición a lo expuesto, atendiendo al cambio en el procedimiento propuesto y para efectos de materializar el objetivo de agilizar el trámite de aprobación de los Planes Maestros, consideramos que la modificación propuesta al interior al Numeral 8.3.3 del Contrato de Concesión, debiera ir acompañada de una modificación en su Numeral 8.3.4 por la cual se efectúen los ajustes al plazo de evaluación con el cuenta el Concedente.

50. En consecuencia, se propone que los numerales 8.3.3 y 8.3.4 queden redactados de la siguiente manera (tachado el párrafo a anular y en sombreado el párrafo a agregar):

> *"8.3.3 Lo Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC mediante Resolución Directoral, debiendo contar con opinión previa de OSITRAN.*
>
> *El CONCESIONARIO remitirá al OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente, y una vez que a su criterio estime que se cumplan con los Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión, los remitirá a la DGAC para su evaluación y aprobación respetiva.*
>
> ~~*8.3.4 El CONCEDENTE tendrá un plazo de 6 meses, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente.*~~
>
> *8.3.4 OSITRAN dispondrá de tres (03) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de Desarrollo. El CONCEDENTE tendrá un plazo de tres (03) meses, contados a partir de la fecha de remisión por OSITRAN de la documentación a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado el Plan Maestro de Desarrollo correspondiente."*

134

8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del Monto Contratado

OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del monto contratado en virtud del Anexo 27 del Contrato de Concesión.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados a efectos de llevar un control de los porcentajes de los adicionales respecto a la Obra Contratada, ll su vida de la obra

La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC del MTC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

En la documentación sustentatoria del Adicional de Obra el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

8.24.2 Cuando las Obras Adicionales sean superiores al 15% del ~~Monto Contratado~~ los montos contratados

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, ~~estas~~ serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente del adicional a OSITRAN quien tendrá un plazo de máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

En el expediente del adicional, el Concesionario, deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

Una vez aprobado el Expediente Técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO."

44. En síntesis, se propone emitir opinión favorable con las precisiones señaladas en el párrafo anterior.

los montos adicionales a este %

C. Tramitación del Plan Maestro (Numeral 8.3.3)

C.1 Proyecto de Addendum

45. Los planes maestros deben ser remitidos directamente a OSITRAN (obviando a la DGAC-MTC como actualmente lo señala el Contrato) y una vez que se cuente con opinión favorable, deberán ser trasladados a la DGAC para su evaluación y aprobación. A fin de aligerar dicho trámite, las partes han acordado el siguiente procedimiento (la inclusión se encuentra sombreada):

8.3.3 Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC. Mediante Resolución Directoral, debiendo contar con opinión previa de OSITRAN.

que finalmente sólo tenía carácter referencial para efectos de iniciar el respectivo proceso de selección.

41. Respecto al Procedimiento para obras adicionales menores o iguales al 15%, se debe hacer las siguientes precisiones:

- Que, si bien es cierto que los adicionales de obra que no excedan del 15% del Monto Contratado, son aprobados directamente por el Concesionario a cada uno de los Contratistas seleccionados a través del proceso de selección, resulta necesario precisar a nivel contractual que el Concesionario debe presentar a OSITRAN documentación sustentatoria de los adicionales de obra aprobados a efectos de verificar los porcentajes de adicionales respecto a la Obra Contratada.

- La documentación presentada por el Concesionario deberá ser remitida por OSITRAN a la DGAC, a efectos que tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en obra del Expediente Técnico aprobado por la DGAC.

- En la documentación que sustenta el Adicional de Obra, el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

42. De otro lado, con relación a las Obras Adicionales superiores al 15%, se debe precisar que:

- En la documentación que sustenta el Adicional de Obra, el Concesionario deberá presentar necesariamente la opinión del Proyectista y/o responsable de la formulación del Expediente Técnico, materia de la ocurrencia del adicional.

- Dado que sobre este punto se adopta un tratamiento similar al previsto en el Artículo 41° del Decreto Legislativo N° 1017 "Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Contrataciones del Estado", debe precisarse que el referido dispositivo normativo considera un tope máximo de 50% hasta el cual se pueden tramitar las obras adicionales que superen el 15% del monto inicialmente contratado.

- De acuerdo a lo anterior, resultaría conveniente que las partes consideren un monto máximo hasta el cual se pueden tramitar las obras adicionales que sean superiores al 15%, pudiendo las partes, de estimarlo pertinente, adoptar el tope máximo fijado en la vigente Ley de Contrataciones del Estado.

- Por otra parte, consideramos que también resultaría conveniente que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emita opinión previa sobre las obras adicionales superiores al 15%; sin perjuicio de cumplir con las reglas y procedimientos establecidos para la viabilidad de proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP en lo que resulte aplicable.

43. Por lo tanto, de acuerdo a lo expuesto en este sección, se propone que el numeral 8.24 quede redactado de la siguiente manera:

135

"8.24 Procedimiento de las Obras Adicionales

8.24.1 Cuando las Obras Adicionales sean iguales o inferiores al 15% del Expediente Técnico aprobado

OSITRAN reconocerá el reembolso al Concesionario de aquellas Obras Adicionales que supongan intervenciones de no más del 15% del expediente técnico aprobado conforme al proceso previsto en el Anexo 27 del Contrato.

8.24.2 Cuando las Obras Adicionales sean superiores al 15% del Expediente Técnico aprobado

En el supuesto que las Obras Adicionales superen el 15%, estas serán evaluadas y aprobadas por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con opinión previa de OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá presentar el expediente a OSITRAN quien tendrá un plazo de máximo de 10 días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la documentación a total satisfacción, para pronunciarse. OSITRAN remitirá su opinión a EL CONCEDENTE quien tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para evaluar y aprobar el expediente. Vencido dicho plazo y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá por denegado.

Una vez aprobado el Expediente Técnico, OSITRAN reconocerá el reembolso al CONCESIONARIO las Obras Adicionales, conforme a los procedimientos establecidos en EL CONTRATO."

Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos.

B.2 Opinión del Regulador

37. Consideramos que, dado que deben reconocerse las "Obras Adicionales", debiera ser procedente la incorporación de un procedimiento para la tramitación de dichas obras. No obstante ello, es conveniente hacer las precisiones que se exponen en los siguientes párrafos.

38. El Concesionario en cumplimiento del Anexo 27 – Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividad de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultoría, realiza procesos de selección (Licitación Pública Internacional Licitación Pública Nacional, Proceso de Solicitud de Propuestas y Adjudicación Directa) en los cuales, con excepción de la Adjudicación Directa, el Concedente participa como miembro del Comité de los Procesos.

39. En el Proceso de Selección, el Comité Especial adjudica la Buena Pro a la oferta del Postor que presente la menor propuesta económica (el precio más bajo). Sobre la base de la oferta seleccionada, y sobre la cual se ha adjudicado la buena pro, el Concesionario suscribe el contrato para la ejecución de la obra convocada.

40. En este sentido, se debe tomar en consideración que el Expediente Técnico aprobado por el Concedente y con el cual se inició el proceso de selección, contiene un Valor Referencial, el cual podría no concordar con el monto ofertado por el Postor Seleccionado. Por tal razón, es conveniente que se precise que el porcentaje de las Obras Adicionales debe ser evaluado respecto del monto ofertado por el Postor Seleccionado por el Comité Especial y con el cual el Concesionario suscribió el Contrato correspondiente, y no sobre el monto del Expediente Técnico aprobado

Adicionales, de no haber sido consideradas en el Expediente Técnico, ni el contrato; cuya realización resulta indispensable y/o necesaria para dar cumplimiento a la meta prevista de la Obra Principal.

34. En ese sentido, consideramos que es conveniente incorporar en la Cláusula Primera de Definiciones, el concepto de "Obras Adicionales". Asimismo, es necesario que en vista de la inclusión de la definición de "Obras Adicionales", también se añada el concepto de "Deductivos de Obra", debiendo considerar para el efecto que éstos se refieren a aquellos componentes o partes de la obra que estando incluidos en el expediente técnico aprobado, ya no resulta necesarios ejecutarlos por razones debidamente justificadas. En consecuencia, se propone que el numeral 1.77 quede redactado de la siguiente manera:

> *"**Obras**", son el resultado de las inversiones que el Concesionario realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*
>
> - *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
> - *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
> - *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
> - *"Obras Adicionales", son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el Concedente, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en estos.*
> - *"Deductivo de Obra", se refiere a aquellos componentes o partes de la obra que estando en el Expediente Técnico aprobado, ya no son necesarios de ejecutar por razones debidamente justificadas.*
>
> *Queda establecido que, para los Aeropuertos que sean entregados con posterioridad a la Fecha de Cierre, los plazos para iniciar las Obras Obligatorias se empezará a computar a partir de la entrega efectiva de los mismos."*

35. En conclusión, se propone emitir opinión favorable, pero recomendamos la inclusión del término "Deductivo de Obra", por las consideraciones expuestas en los párrafos anteriores.

B. Procedimiento de las Obras Adicionales (numeral 8.24)

B.1 Proyecto de Addendum

36. En concordancia con lo anterior, las partes proponen implementar un procedimiento para el pago de las "Obras Adicionales", el cual se cita a continuación (se trata de un nuevo Numeral):

136

D. Puentes de Embarque en el Aeropuerto de Iquitos (literal "b)" del Numeral 1.4 del Anexo 8)
   D.1 Proyecto de Addendum
   D.2 Propuesta de opinión

E. Mecanismo de pago para los Estudios Técnicos Preliminares (Numeral 2.6.4 del Anexo 17)
   E.1 Proyecto de Addendum
   E.2 Propuesta de opinión

30. En la siguiente sección se presentan el desarrollo de cada una de los puntos arribas señalados.

A. Adicionales de Obras (numeral 1.77)

A.1 Proyecto de Addendum

31. Se ha incorporado en el numeral 1.77 la definición de Obras Adicionales, en la cual se especifica aquellas obras que resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, pero que no se encuentran previstas en los expedientes técnicos. Así, se propone la siguiente inclusión (en sombreado la inclusión propuesta):

> *"**Obras**", son el resultado de las inversiones que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, que se clasifican en:*
>
> - *"Obras Obligatorias", son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del presente Contrato; y*
> - *"Obras del Plan Maestro de Desarrollo", son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el CONCEDENTE.*
> - *"Obras de Rehabilitación y Mejoramiento", son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire.*
> - *"Obras Adicionales", son las inversiones que por razones de operación, seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño, resultan necesarias durante la ejecución de las Obras Obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo, Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, Inversiones en Mantenimiento, y Equipamiento, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el Concedente, pero que tienen relación directa con las inversiones contenidas en éstos."*

A.2 Opinión del Regulador

32. El actual Contrato de Concesión no prevé el reconocimiento de Adicionales de Obra durante la ejecución de las Inversiones Obligatorias, tanto del periodo inicial, como del periodo remanente.

En el desarrollo de cualquier tipo de Inversión, indistintamente del sector que lo ejecute (Público o Privado), es probable que surja la necesidad de realizar Obras

OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN V°B° C. GUTIÉRREZ ASESOR
OSITRAN V°B° F. JARAMILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° H. KUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° J. VELARDE ANALISTA DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° L. FLÓR GERENTE DE REGULACIÓN

"***Artículo 9.- Procedimiento y causales de renegociación del contrato de Asociación Público – Privada***

Salvo para casos asociados a errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa del cierre financiero del contrato de APP, no podrán efectuarse Addendums al mismo durante los primeros 3 años desde la fecha de su suscripción. Una vez culminado dicho plazo podrán realizarse Addendums al contrato de APP previa opinión del Organismo Regulador correspondiente, cuando se trate de proyectos para la prestación de servicios públicos bajo su competencia. Asimismo, se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento o las garantías. Las opiniones deberán ser requeridas en forma simultánea a las diferentes entidades, entendiéndose por ello que sean solicitadas con un desfase no mayor a dos (2) días hábiles. Las opiniones deberán ser emitidas en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados desde la recepción de la solicitud de opinión, luego del cual se considerarán favorables."

27. Sobre el particular, se debe tener en consideración que, conforme fue referido en la parte de Antecedentes del presente Informe, el Ministerio de Economía y Finanzas, en calidad de órgano que refrendó la emisión del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF (Oficio Nº 153-2009-EF/15.01 del 25 de mayo del año 2009, sobre el sustento del Informe Nº 971-2009-EF/60.01, elaborado por su Oficina General de Asesoría Jurídica), y el MTC, en calidad de representante del Concedente (Oficio Nº 701-2009-MTC/25 del 21 de mayo del año 2009, sobre el sustento del Informe Nº 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA), han precisado que la limitación a la modificación de los Contratos de Concesión durante el período de 3 años de haber sido suscritos, contenida en el Artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, no resulta de aplicación a los Contratos de Concesión suscritos antes de la entrada en vigencia de dicha normativa, resultando de aplicación sólo para los contratos que se suscriban a partir de su vigencia.

28. En virtud de lo expuesto, resulta válido la evaluación por parte de este Organismo Regulador respecto a la propuesta de modificación plasmada en el proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión suscrito con AdP.

IV. ANALISIS

29. Para el análisis del presente Informe se ha considerado conveniente exponer cada una de las modificaciones solicitadas del Proyecto de Addendum por tema, así como la propuesta de opinión que se elevará al Consejo Directivo de OSITRAN. De esta manera, el Informe quedará estructurado de la siguiente manera:

A. Adicionales de Obras (numeral 1.77)
   - A.1 Proyecto de Addendum
   - A.2 Propuesta de opinión

B. Procedimiento de las Obras Adicionales (numeral 8.24)
   - B.1 Proyecto de Addendum
   - B.2 Propuesta de opinión

C. Tramitación del Plan Maestro (Numeral 8.3.3)
   - C.1 Proyecto de Addendum
   - C.2 Propuesta de opinión

137

"17.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el 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. La Parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN. 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.

17.2 La solicitud que en ese sentido realice el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

17.3 De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, o a solicitud expresa de los Acreedores Permitidos respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibro económico – financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

17.4 Cualquier modificación al Contrato que implique un impacto fiscal y financiero requerirá previa opinión del Ministerio de Economía y Finanzas y la consecuente autorización para efectuar dicho cambio.

17.5 Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes."

25. En relación a los aspectos formales con los que debe cumplir toda solicitud de modificación de los Contratos de Concesión por parte de las Entidades Prestadoras, el Consejo Directivo de OSITRAN, a través de la Resolución de Consejo Directivo Nº 058-2006-CD-OSITRAN ha establecido lo siguiente:

"Artículo 1º.- La solicitud de modificación, renegociación o reconversión de los Contratos de Concesión, deberá estar dirigida a OSITRAN, conteniendo los siguientes requisitos de admisibilidad:

a) Nombre, documento de identidad o RUC y domicilio del solicitante; así como teléfono, fax y/o dirección de correo electrónico, en caso de tenerlo, del solicitante;
b) Nombre y documento de identidad del representante legal del solicitante;
c) Exposición de hechos y argumentos que fundamentan la solicitud;
d) La propuesta de redacción de la o las estipulaciones contractuales materia de modificación, renegociación y reconversión del contrato de concesión;
e) Firma del solicitante o de su representante legal;
f) Copia simple del documento de identidad del solicitante o del representante;
g) Copia del documento que acredite la representación suficiente."

III.6 Plazo de atención por parte de OSITRAN

26. El Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la Agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada, aprobado por Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, precisa que el Organismo Regulador emite su opinión previa respecto de las propuestas de Addendums a los Contratos de Concesión en un plazo máximo de 10 días hábiles contados desde la recepción de la solicitud de opinión. En efecto, el Artículo 9º del referido Reglamento dispone que:

c) el equilibrio financiero para ambas partes".

20. En el mismo sentido, el Artículo 30° del citado Reglamento establece lo siguiente:

> ***"Artículo 30°***
>
> *Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:*
>
> *(...)*
>
> *f) Modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes;*
>
> *(...)"*

III.3 Competencia de OSITRAN para emitir opinión técnica previa sobre la modificación contractual solicitada

21. De acuerdo a la normativa vigente, compete a OSITRAN pronunciarse en los procedimientos de modificaciones de los Contratos de Concesión bajo su ámbito, emitiendo la correspondiente opinión técnica respecto a la procedencia o improcedencia de las solicitudes de modificación, renegociación o revisión.

22. En efecto, sobre el particular, el literal f del Numeral 7.1. del Artículo 7° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, 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 modificación o revisión de los contratos de concesión. En caso ésta sea procedente, elaborará el informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.*
>
> *(...)"*

23. De manera adicional, el Artículo 12° de la referida Ley señala que:

> ***"Artículo 12.- Funciones principales del Consejo Directivo***
> *Constituyen funciones principales del Consejo Directivo, las siguientes:*
>
> *(...)*
>
> *d) Declarar la improcedencia de las solicitudes de renegociación o revisión.*
> *(...)"*

III.4 Procedimiento Aplicable

24. La Cláusula Décimo Séptima del Contrato de Concesión establece el procedimiento a ser tomado en consideración para el trámite de las solicitudes de modificación contractual precisando lo siguiente:

138

a ser entregado mediante una suma única periódica, y/o (c) cualquier otra modalidad de contraprestación acordada por las partes.

[El subrayado es nuestro]

Artículo 3.- De la naturaleza del cofinanciamiento

En el caso de concesiones cofinanciadas por el Estado, a que se refiere el inciso c) del Artículo 14 del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado por Decreto Supremo Nº 059-96-PCM y normas modificatorias, los montos que perciba el concesionario por la ejecución y explotación de la obra y/o prestación del servicio constituyen el sistema de recuperación de la inversión y/o de los costos o gastos de operación y mantenimiento efectuados; por lo tanto, la retribución económica por el servicio prestado por el concesionario."

[El subrayado es nuestro]

17. Sobre el particular, el literal b) del Artículo 4º del Decreto Legislativo Nº 1012, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la Agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada, precisa que una Asociación Público-Privada tiene la naturaleza de cofinanciada cuando requiere del cofinanciamiento o del otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tengan una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos.

III.2 Autorización de Modificación Contractual a favor de las partes contratantes

18. Según lo regulado en el TUO, así como en su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 060-96-PCM, resulta procedente que las partes, de manera consensuada, efectúen modificaciones a los Contratos de Concesión, siempre que las mismas resulten necesarias y que se mantengan, en la medida de lo posible, la naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

19. En efecto, los Artículos 32º y 33º del referido TUO facultan efectuar modificaciones a los Contratos de Concesión, disponiendo el cumplimiento de los requisitos a ser tomado en consideración para dicho efecto.

"Artículo 32º

El Estado podrá:

(...)

d) Modificar la concesión cuando ello resulte conveniente de acuerdo al artículo siguiente.
(...)".

Artículo 33º

Cuando resultare conveniente modificar la concesión, las partes procurarán respetar, en lo posible, lo siguiente:

a) la naturaleza de la concesión;
b) las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y,

OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN V°B° C. GUTIÉRREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN V°B° H. KUNING Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° R. VÉLEZ GERENTE ASESORÍA LEGAL (e)
OSITRAN V°B° R. JARAMILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° J. VELARDE GERENTE DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° L. FLOR GERENTE DE REGULACIÓN

11. Mediante Oficio Nº 701-2009-MTC/25 (de fecha 25 de mayo del año 2009), la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, remitió el Informe Nº 286-2009-MTC/25.CHR.ALT.IMV.CUA, mediante el cual se concluye que la limitación a la modificación de los Contratos de Concesión durante el período de 3 años de haber sido suscritos, contenida en el Artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, no resulta de aplicación a los Contratos de Concesión suscritos antes de la entrada en vigencia de dicha normativa.

12. Mediante Oficio Nº 153-2009-EF/15.01 (de fecha 26 de mayo del año 2009), en respuesta al Oficio Nº 153-09-GG-OSITRAN, el Ministerio de Economía y Finanzas, remitió el Informe Nº 971-2009-EF/60.01, elaborado por su Oficina General de Asesoría Jurídica, mediante el cual se sostiene que en concordancia con el Artículo 62º de la Constitución Política del Estado, el Artículo 9º del Decreto Supremo Nº 146-2008-EF sólo es de aplicación a los contratos que se suscriban a partir de su vigencia.

13. Mediante Oficio Nº 807-2009-MTC/25 (de fecha 16 de junio del año 2009), la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC remitió a OSITRAN el Informe Nº 320-2009-MTC/25, emitido por la misma Dirección, así como el Informe Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE, emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, dando respuesta al Oficio Nº 153-09-GG-OSITRAN.

II. OBJETIVO

14. Emitir opinión técnica respecto de la propuesta de la Quinta Addendum al Contrato de Concesión, con el fin de someter dicha opinión a consideración del Consejo Directivo de OSITRAN

III. MARCO LEGAL APLICABLE

III.1 Precisiones a la naturaleza de las concesiones cofinanciadas

15. Respecto a la naturaleza de las concesiones cofinanciadas, el Decreto Supremo Nº 108-2006-EF, establece precisiones con relación a los alcances de algunos aspectos del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos; aprobado mediante Decreto Supremo Nº 059-96-PCM, en adelante el TUO.

16. En efecto, los Artículos 2º y 3º del aludido Decreto Supremo disponen que:

> *"Artículo 2.- De la compensación que perciban los concesionarios*
>
> *El Concesionario percibirá como contraprestación por el servicio público a ser prestado, una retribución que puede consistir en: (a) tarifas, peajes, precio, entre otros, a ser cobrados a los usuarios finales, y/o, de no ser suficientes, (b) un cofinanciamiento que consiste en un pago total o parcial a cargo del Concedente, que puede provenir de cualquier fuente que no tenga un destino específico previsto por ley, para cubrir las inversiones y/ o la operación y mantenimiento.*

OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN V°B° C. GUTIÉRREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN V°B° F. JARAMILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° H. KUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° R. VELEZ GERENTE DE ASESORÍA LEGAL (e)
OSITRAN V°B° J. VILLARDE ANALISTA DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° L. FLOR GERENTE DE REGULACIÓN

134

6. Mediante la Carta N° 0807/2008/GG/AdP del 23 de octubre del año 2008, AdP remitió a OSITRAN una solicitud de modificación del Contrato de Concesión (Quinto Addendum). En dicha solicitud, se propone realizar las siguientes modificaciones:

   - Inclusión de la definición de "Adicionales de Obras" (Cláusula 1.77)
   - Inclusión del "Procedimiento para el Reconocimiento de las Inversiones Adicionales" (Cláusula 8.24)
   - Precisión del mecanismo de pago de Estudios Técnicos Preliminares (Cláusula 2.6.4)
   - Inclusión de Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto (Cláusula 1.4 del Anexo 8)
   - Inclusión de reajuste de tarifas de los aeropuertos de Chiclayo, Piura y Pisco (Cláusula 7.7.7)

7. Mediante Oficio Nº 159-08-GRE del 1 de diciembre del año 2008, OSTRAN puso en conocimiento del MTC la solicitud de propuesta de AdP y solicitó se le remita el proyecto de acuerdo de ambas partes (tal cual lo establece la Cláusula 17.5 del Contrato de Concesión), respecto del proyecto de Addendum elaborado por la Empresa Concesionaria.

8. Mediante Oficio Nº 601-2009-MTC/25 (del 4 de mayo del año 2009), la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC remitió a OSITRAN el proyecto del Quinto Addendum al Contrato de Concesión, con el sustento técnico-legal del Informe Nº 236-2009-MTC/25.RCL.SDM. El referido Addendum proponía realizar las siguientes modificaciones:

   - Inclusión de la definición de adicionales de obras (Cláusula 1.77)
   - Modificación del "Procedimiento de Aprobación de los Planes Maestros de Desarrollo" (Cláusula 8.3.3.)
   - Inclusión del "Procedimiento para el Reconocimiento de las Inversiones Adicionales" (Cláusula 8.24)
   - Precisión del mecanismo de pago de Estudios Técnicos Preliminares (Cláusula 2.6.4)
   - Inclusión de Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto (Cláusula 1.4 del Anexo 8)

9. Mediante Oficio Nº 068-09-GRE-OSITRAN (de fecha 7 de mayo del año 2009), la Gerencia de Regulación de OSITRAN solicitó al MTC información complementaria sobre los aspectos referidos a la seguridad y la calidad del servicio en caso de retirar el requerimiento de implementación de puentes de embarque para el Aeropuerto de Iquitos.

10. Mediante Oficio Nº 153-09-GG-OSITRAN (de fecha 7 de mayo del año 2009), la Gerencia General de OSITRAN solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas una precisión sobre si la restricción prevista en el Artículo 9º del Reglamento de la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas, aprobado por Decreto Supremo Nº 146-2008-EF (restricción para habilitar modificación de los Contratos de Concesión dentro de los 3 primeros años de suscrito el referido Contrato), resultaba de aplicación a los contratos vigentes o sólo a aquellos contratos que fueran suscritos con posterioridad a la entrada en vigencia del referido Reglamento.

OSITRAN Vº Bº C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN (e)
OSITRAN Vº Bº C. GUTIERREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN Vº Bº R. VELEZ GERENTE DE ASESORÍA LEGAL (e)
OSITRAN Vº Bº J. VELARDE ANALISTA DE REGULACIÓN
OSITRAN Vº Bº L. FLOR GERENTE DE REGULACIÓN
OSITRAN Vº Bº H. KUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN Vº Bº F. JARAMILLO SUPERVISOR DE INVERSIONES

Con la conformidad de este despacho, pasa al ST-CD para su notificación, habiéndose incorporado los comentarios de los señores directores.

OSITRAN
23 JUN. 2009
RECIBIDO
Firma
Nº

OSITRAN V°B° J. MONTESINOS GERENTE GENERAL

INFORME Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN

Para	:	**Jorge Montesinos Córdova** Gerente General
Asunto	:	Propuesta de opinión del proyecto del Quinto Addendum del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú
Expediente	:	MOD-006-08
Fecha	:	22 de junio de 2009

I. ANTECEDENTES

1. El 11 de diciembre del año 2006, el Estado Peruano, en calidad de Concedente, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la empresa Aeropuertos del Perú S.A. (AdP) suscribieron el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (Contrato de Concesión).

2. El 5 de febrero del año 2008, se suscribió el Primer Addendum del Contrato de Concesión, mediante el cual se establecieron las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el Numeral 5.9.1. del Contrato de Concesión, así como la entrega en operación del Aeropuerto Internacional de Pisco al Concesionario (para su diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación).

3. El 6 de marzo del año 2008, se suscribió el Segundo Addendum del Contrato de Concesión, mediante el cual el Concedente entregó en operación el Aeropuerto de Chiclayo (CAP. FAP Abelardo Quiñónes) al Concesionario (para su diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación).

4. El 17 de setiembre del año 2008, se suscribió el Tercer Addendum del Contrato de Concesión, mediante el cual se modificó aspectos relacionados a la definición de los Acreedores Permitidos a efectos de viabilizar el financiamiento de las inversiones, la moneda del Pago por Obras (PAO) y de las Tarifas Especiales, o en su caso, de la exoneración de tarifas, para vuelos de carácter excepcional.

5. El 24 de noviembre del año 2008, se suscribió el Cuarto Addendum del Contrato de Concesión, mediante el cual el Concedente entregó en operación el Aeropuerto de Piura (CAP. FAP Guillermo Concha Ibérico) al Concesionario (para su diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación).

OSITRAN V°B° C. GUTIERREZ ASESOR LEGAL
OSITRAN V°B° C. AGUILAR GERENTE ADJUNTO DE SUPERVISIÓN
OSITRAN V°B° H. KUANG Gerente de Supervisión
OSITRAN V°B° F. JARAMILLO GERENTE DE INVERSIONES
OSITRAN V°B° R. VELEZ GERENTE DE ASESORIA LEGAL
OSITRAN V°B° J. VELARDE ANALISTA DE REGULACIÓN
OSITRAN V°B° L. LOR GERENTE DE REGULACIÓN

140

Propuesta de Adenda 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

ACUERDO No. 1184-321-09-CD-OSITRAN
de fecha 22 de junio de 2009

Vistos el Informe Nº 019-GRE-GS-GAL, y según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo de OSITRAN, en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1. del artículo 7º de la Ley de Creación de OSITRAN, Ley Nº 26917; el artículo 37º del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM; así como las funciones que otorga a OSITRAN la Ley Nº 27701, y el Decreto Legislativo Nº 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas y su Reglamento; así como lo dispuesto en el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, acordó por unanimidad:

a) Aprobar la Opinión Técnica de OSITRAN, contenida en el Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, con relación a la solicitud de modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, comprendida en el Proyecto de Quinta Adenda, remitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

b) Dicho informe tiene carácter de Opinión Técnica no vinculante, de acuerdo a lo establecido por el artículo Nº 171.2 de la Ley Nº 27444, que establece que los dictámenes e informes se presumirán facultativos y no vinculantes, salvo disposición contraria a la Ley.

c) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, a la Entidad Prestadora: Aeropuertos del Perú S.A., así como también al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de ente Concedente.

d) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

Certifico: que la fotostática es fiel réplica del original que he tenido a la vista.
Fecha 23/06/09
VERA POBLETE
SECRETARIA
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Av. República de Panamá Nº 3659
Urb. El Palomar - San Isidro
Tel : (511) 440-5115
Fax: (511) 421-4739
e-mail: info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

141

PERÚ | Presidencia del Consejo de Ministros | Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
OFICINA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y GESTIÓN DOCUMENTAL
23 JUN. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
080360

Lima, 23 de junio de 2009

OFICIO CIRCULAR Nº 065- 09-SCD-OSITRAN

Señor
HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI
Dirección General de Concesiones en Transportes
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Presente.-

Asunto : Propuesta Adenda 5 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos

De mi consideración:

Me dirijo a usted para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo, en su Sesión Nº 321-2009-CD de fecha 22 de junio de 2009, aprobó la opinión técnica de OSITRAN, respecto a la solicitud de modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, comprendida en el Proyecto de la Quinta Adenda remitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Al respecto, remito a usted copia fedateada del Acuerdo Nº 1184-321-09-CD-OSITRAN, así como también copia del Informe Nº 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN, para su conocimiento.

Atentamente,

HUMBERTO RAMIREZ TRUCIOS
Secretario del Consejo Directivo

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES
23 JUN. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: REG. Nº:

HR/gv
Reg. Sal.SCD Nº 11499-09
HR. 7924-09

Av. República de Panamá Nº 3659
Urb. El Palomar - San Isidro
Tel : (511) 440-5115
Fax : (511) 421-4739
e-mail: info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

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

142

Ministerio de
Transportes y Comunicaciones

Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

080360

HOJA DE RUTA

Remitente OSITRAN
Asunto COMUNICA SOBRE PROPUESTA ADENDA 5 AL CONTRATO DE CONCESION DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS
Fecha 23/06/2009 Hora 16 32.39 Folios 12

Area	Fecha	Hora	Folio	Acción	V.B.	Area de Recepción Fecha	Hora	V.B.
a. dT.	—	—	—	01		23/06/09		

Observaciones:

Acciones:

1.- Tramitación
2.- Atención
3.- Conocimiento y fines
4.- Coordinar
5.- Opinión y/o recomendación
6.- Ayuda memoria
7.- Informe
8.- Agregar a sus antecedentes
9.- Evaluar según disponibilidad
10.- Preparar respuesta
11.- Respuesta directa
12.- Proyectar Resolución
13.- Revisión
14.- Visación
15.- Notificación
16.- Archivar
17.- Otros

Imprenta MTC

Informe N° 019-09-GRE-GS-GAL-OSITRAN.
Opinión del Organismo Regulador

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

143

mismos; todo lo cual constituye requisito indispensable para realizar una modificación al Contrato de Concesión."

IV.- CONCLUSION

Considerando lo expuesto en el presente informe, se da por atendido el requerimiento formulado por OSITRAN respecto a la Addenda 5° del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, la misma que respeta la naturaleza y objeto de la concesión y no altera la distribución de riesgos; de manera que, es legal y contractualmente procedente su suscripción.

V. RECOMENDACION

Se recomienda remitir el presente informe a OSITRAN para su conocimiento y fines consiguientes.

Atentamente,

Dr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

449

dicho costo será asumido por el Concedente, sin embargo se propone que dicha inversión sea realizada cuando la demanda así lo requiera, lo cual deberá incluirse en el Plan Maestro respectivo.

Finalmente, y respecto de los estudios técnicos previos se no se genera una mayor obligación o derecho para alguna de las partes, toda vez que el numeral 9.12 del Contrato de Concesión ya prevee que el cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el Concedente en las Bases y en el Contrato de Concesión, y los ETPs son estudios que ya se encontraban previstos deben ser reconocidos al Concesionario, toda vez que son necesarios para la realización de las obras o de los Planes Maestros.

Por consiguiente, las condiciones económicas contractualmente convenidas no se ven alteradas por la presente Addenda.

4.6 RESPECTO DE LA NATURALEZA DE LA CONCESIÓN

En el punto 4.5 del presente informe hemos acreditado que las condiciones técnicas económicas establecidas en el Contrato de Concesión se están respetando.

En efecto, mediante el presente Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, no se intenta modificar las condiciones, naturaleza, características o el objeto del Contrato de Concesión, pues las modificatorias atienden a aspectos secundarios distintos de la naturaleza del contrato que es entregar al Concesionario el diseño, construcción, mejora, mantenimiento, y explotación de los 12 aeropuertos de provincia del norte, bajo la modalidad Cofinanciada.

Finalmente, debemos precisar que en el Addendum al Contrato de Concesión se deja establecido expresamente (Cláusula Cuarta) que "las modificaciones realizadas en el presente Addendum no generan obligación alguna de EL CONCEDENTE de resarcir o compensar a EL CONCESIONARIO"; así como, en la cláusula Quinta se señala que las modificaciones introducidas en el Contrato de Concesión, las demás disposiciones del Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, del Primer, Segundo, Tercer y Cuarto Addendum a el Contrato de Concesión permanecen vigentes y con plena validez.

4.7 RESPECTO DEL EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO DE AMBAS PARTES

De acuerdo a lo indicado en la Cláusula Décimo Sétima del Contrato de Concesión, uno de los requisitos para que se puedan realizar las modificaciones a los contratos de concesión es que se respete el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

Al respecto, resulta pertinente señalar que la Cláusula 19.1 del Contrato de Concesión establece que las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato de Concesión el equilibrio económico- financiero de éste, para lo cual se indica que el Contrato de Concesión se encuentra en una situación de equilibrio económico- financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados entre las Partes.

Por lo expuesto, consideramos que el presente Addendum al Contrato de Concesión respeta el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las partes, así como mantiene la distribución de riesgos entre los

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

145

13) Por consiguiente, la propuesta de 5° Addenda mantiene la distribución de riesgos inicialmente establecida, respetando el objeto de la concesión y la naturaleza contractual, encontrándose conforme al Decreto Supremo N° 059-96-PCM y Decreto Supremo N° 060-96-PCM (sobre modificaciones a los Contratos de Concesión).

14) Asimismo, corresponde señalar que el interés público comprende un conjunto de intereses individuales compartidos y coincidentes de una sociedad, válido para toda la comunidad, que aparece con un contenido concreto, determinable, actual, eventual o potencial, personal y directo de ellos, de manera que, se asigna al Estado su resguardo y tutela por ser garante final de esos objetivos.

15) Al respecto, la propuesta conjunta de Addenda que formula el Concedente y el Concesionario es conforme al interés público, toda vez que busca garantizar la normal implementación y desarrollo del Contrato de Concesión, a efectos de lograr la modernización y eficiente administración de doce terminales aeroportuarios de provincias, más aún si referimos la importancia del transporte aéreo en la economía del país, sea para el traslado de personas o carga.

16) Finalmente, mediante Informe N° 236-2009-MTC/25.RCL.SDM, esta Dirección sustentó que la presente propuesta respeta las condiciones económicas contractualmente convenidas, la naturaleza de la concesión y del equilibrio financiero de las partes:

> ***"4.5 RESPECTO DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS CONTRACTUALMENTE CONVENIDAS***
>
> *Por el presente Addendum al Contrato de Concesión se pretende que todas las obligaciones y derechos del Concesionario, estipulados en el Contrato de Concesión, se mantengan; en este sentido, si bien las obras adicionales no se encontraban previstas de manera expresa en el Contrato de Concesión, son inversiones que deben ser asumidas por el Concedente, a efectos que las ORIs, OSEs, las Obras de Plan Maestro, OART, Rehabilitación, y Mejoramiento en infraestructura de lado Aire puedan ser realizadas en su totalidad. Mediante la presente Addenda se quiere dar un tratamiento a una realidad existente cuando se da la construcción de las obras previstas en el Contrato de Concesión y que están a cargo del Concesionario.*
>
> *Respecto del procedimiento de los Planes Maestros, lo que se pretende es agilizar el trámite de aprobación de dichos documentos, manteniendo la esencia de lo señalado originalmente en el Contrato de Concesión que es que los planes Maestros son elaborados por el Concesionarios, aprobados por el Concedente (a través de la Dirección de Aeronáutica Civil) contando con la opinión técnica de OSITRAN.*
>
> *Asimismo, la modificación referida al Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Iquitos respeta las condiciones técnicas y económicas del Contrato de Concesión toda vez que los puentes de embarque (mangas) se instalarán y*

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

146

3.2 Sobre la causa justificada y el interés público presente en la propuesta de modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

10) Respecto a la causa justificada para la modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, es pertinente mencionar que la 5° addenda propuesta busca perfeccionar distintos aspectos del Contrato de Concesión, los cuales atienden directamente a mejorar su implementación, reducir costos innecesarios y colmar supuestos de hecho que no cuentan con regulación expresa.

En mérito a ello, consideramos que la causa justificada de la modificación del Contrato de Concesión se encuentra en la necesidad de garantizar el normal desarrollo de la concesión, eliminando o corrigiendo errores que no puedan haberse previstos en su diseño y que tampoco afecten la distribución de riesgos pactada en la adjudicación de la buena pro; contribuyendo en la adecuada operación de doce terminales aeroportuarios de alcance nacional ubicados en distintas regiones del país.

11) Por lo cual, es criterio del Concedente adoptar las acciones que corresponda, de distinta índole, para garantizar que durante los 25 años de vigencia de la concesión se busque obtener una relación eficiente entre el estado-privado y que guarde un estricto equilibrio entre el interés del concesionario y la finalidad pública que radica en la administración de la infraestructura aeroportuaria.

12) En este orden de ideas, las modificaciones al Contrato de Concesión son las siguientes:

- Inclusión de la denominación "obras adicionales", lo cual permitirá garantizar la ejecución de las "obras principales" previstas en el Contrato de Concesión.
- Procedimiento para las obras adicionales cuyo valor sea menor o igual al 15% del expediente técnico, y cuando sobrepasen dicho límite.
- Modificación a la tramitación de los Planes Maestros ante el Concedente, lo cual simplificará el procedimiento que se viene siguiendo actualmente.
- Requisito de los puentes de embarque para el Aeropuerto de Iquitos, lo que permitirá adecuar la inversión en infraestructura proyectada con las necesidades actuales del aeropuerto.
- Definición de pago de los Estudios Técnicos Previos.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

147

Cusco, la DGAC ha señalado que en dicho terminal si existen salas de embarque en un segundo nivel.

7) Conforme se mencionó anteriormente por esta Dirección, debemos indicar que la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto mediante Memorándum N° 504-2009-MTC/09.02 refirió que en una reunión sostenida con la Dirección General de Aeronáutica Civil se concordó que la conveniencia de instalar los puentes de embarque para comodidad de los pasajeros debe analizarse conjuntamente con la ampliación vertical del terminal de pasajeros , considerando que el embarque y desembarque mediante el uso de los puentes se hace desde y hacia el segundo piso.

8) En tal sentido, dicho órgano del Concedente señaló que, en concordancia con la Dirección General de Aeronáutica Civil, encuentran razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizados conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinados a su vez, por lo estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan Maestro Respectivo.

9) En conclusión, es procedente la modificación del Contrato de Concesión a efectos de retirar la inversión en puentes de embarque toda vez que no existe la infraestructura adecuada que permita su normal operación y funcionamiento. En atención a ello, se considera conveniente adoptar la siguiente redacción:

"1.4 Terminal de Pasajeros
(...)

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto
Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.
Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinado por los estudios de la demanda, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro."

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

148

los puentes de embarque; de manera que, no existiría lógica en exigir dicha inversión si tanto en la infraestructura proyectada como en las características descriptivas actuales del terminal no existe ese "segundo nivel" necesario para un puente de embarque.

Atendiendo a lo expuesto, la Dirección General de Aeronáutica Civil, **en su calidad de órgano técnico del sector aeroportuario**, señala lo siguiente: (N° 144-2009-MTC/12.08.DAE, N° 076-2009-MTC/12.08.DAE y N° 175-2008-MTC/12.08)

> *"Sobre la propuesta del Concesionario de que la obligación de contar con puentes de embarque sea incluida únicamente cuando un aeropuerto cuente con un tráfico superior a 1'000,000 de pasajeros; cabe señalar que, por no ser éste un tema de infraestructura aeroportuaria o de seguridad aeronáutica **sino de nivel de servicio (comodidad o confortabilidad de los pasajeros),** esta Dirección opina que la propuesta del Concesionario debe tratarse en el marco contractual y financiero".(Informe 175-2008-MTC/12.08)*
>
> *"Al respecto, **la opinión técnica de esta Dirección es que la adquisición de los puentes de embarque tendrían sentido si los terminales de pasajeros no cuentan con salas de espera en el segundo nivel, desde donde se realiza el abordaje usando estos puentes.** En tal razón, **la infraestructura necesaria para el uso de estos elementos requiere las ampliaciones verticales de los terminales, lo cual debe contemplarse en los respectivos planes maestros de los aeropuertos como consecuencia del análisis de la demanda**" (Informe N° 076-2009-MTC/12.08)*
>
> *"De lo expuesto se desprende que esta Dirección no plantea el retiro de la implementación de los puentes de embarque, limitándose a opinar; primero que, **no habiendo una reglamentación específica al respecto y no siendo un tema de seguridad ni de infraestructura, correspondía tratarlo en el marco contractual y financiero, en razón de que los recursos para su adquisición provienen de fondos públicos;** y, segundo, **que no existe la infraestructura adecuada que pueda permitir el uso de los puentes de embarque en razón de que la remodelación de flujos de los terminales que viene haciendo el Concesionario, no prevé a corto plazo la construcción de salas de embarque en el segundo nivel donde puedan accederse a dichos puentes**, como sí lo tiene el Aeropuerto del Cusco. (Informe N° 144-2009-MTC/12.08.DAE)*

5) Dicho esto, esta Dirección concuerda con lo expuesto por el órgano técnico en el sentido que no existe, ni esta proyectado hacerlo en el corto plazo, infraestructura de segundo nivel que permita utilizar los puentes de embarque; siendo necesario analizar dicha inversión en función a la perspectiva de crecimiento y desarrollo que tenga el terminal aeroportuario, la cual será prevista en el Plan Maestro de Desarrollo, el mismo que deberá ser aprobad por la Dirección General de Aeronáutica Civil conforme lo establece el Contrato de Concesión.

6) Por otro lado, respecto a cuando OSITRAN hizo mención a la existencia de dichos puentes de embarque en el Aeropuerto de

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

149

20. Mediante Memorándum N° 685-2009-MTC/12.08, de fecha 28 de mayo del 2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil de este Ministerio emite un informe ampliatorio a la propuesta de Quinto Addendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

II. OBJETO

El presente informe tiene por objeto sustentar, de manera ampliatoria, la propuesta de modificación del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

III. ANÁLISIS

3.1 Respecto la implementación de los puentes de embarque para el Aeropuerto de Iquitos.

1) Sobre el particular, El Contrato de Concesión establece en el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8- Requisitos Técnicos Mínimos, lo siguiente:

> *"1.4 Terminal de Pasajeros*
> *(...)*
> *b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto*
> *Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto (...)"*

2) Conforme fue expuesto por esta Dirección, las necesidades o requerimientos de infraestructura para los distintos terminales aeroportuarios deben ser considerados en función a la planeación de crecimiento en el sector, analizando su desarrollo integral y contando con las facilidades que permitan su funcionamiento armónico.

3) En este sentido, en su oportunidad tanto la Dirección General de Aeronáutica Civil como la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, ambas de este Ministerio, señalaron la relación conjunta que existe entre contar con puentes de embarque y un terminal de segundo piso.

4) Por ello, y a solicitud de un informe ampliatorio, la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante Informe N° 144-2009-MTC/12.08.DAE, señala que para el Aeropuerto de Iquitos no se ha establecido contar obras que tengan por finalidad implementar una sala de embarque en el segundo nivel, desde el cual se pudiera acceder a

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

150

2009-MTC/12.08, el cual emite opinión técnica favorable, respecto de las obras adicionales.

12. Mediante correo electrónico de fecha 08 de abril de 2009, esta Dirección remitió al Concesionario Proyecto del Quinto Adendum al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú.

13. Mediante Carta N° 0347/2009/GG/ADP de fecha de 13 de abril de 2009, Aeropuertos del Perú S.A remitió a la Dirección General de Concesiones en Transportes su conformidad respecto al Proyecto de Quinto Addendum al Contrato de Concesión, indicando que *"dicho texto responde a las distintas coordinaciones sostenidas con las distintas Direcciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y nuestra empresa, por lo que nos encontramos conformes con el mismo"*

14. Con Carta N° 376/2009/GG/Adp de fecha 21 de abril de 2009, ADP informó a esta Dirección que los estudios técnicos relacionados con los Planes Maestros tendrían un costo aproximado de US$ 150,000 por cada aeropuerto, y que el monto que el MTC tendría que liquidar el año 2009 ascendería a US$ 900,000.00 y durante el año 2010 a US$ 900,000.00.

15. Con carta s/n de fecha 24 de abril de 2009, el Banco Continental (Acreedor Permitido) del Concesionario manifestó su conformidad respecto del proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión.

16. Mediante Carta N° 0395/2009/GG/Adp de fecha 27 de abril de 2009, el Concesionario, de conformidad a lo previsto en el numeral 17.1 del Contrato de Concesión, remitió a esta Dirección el documento que se hace mención en el numeral anterior.

17. Con correo electrónico de fecha 28 de abril del presente, esta Dirección remitió al Concesionario, el proyecto de Quinta Adenda al Contrato de Concesión, en el cual, a solicitud de la Dirección General de Aeronáutica Civil se excluye la modificación al numeral 7.7.7 referido a la homologación de tarifas de los aeropuertos de Pisco, Piura y Chiclayo.

18. Mediante correo electrónico de fecha 28 de abril de 2009, la Gerenta General de la Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A, señora Leonie Roca manifiesta su conformidad con el texto propuesto, señalando que *"están conformes con no retrasar la aprobación de las demás modificaciones"*.

19. Con Oficio N° 068-09-GRE-OSITRAN, OSITRAN se dirigió a la Dirección General de Concesiones en Transportes y solicitó un informe ampliatorio respecto a la implementación de puentes de embarque para el Aeropuerto de Iquitos, así como, señalar su causa justificada y su congruencia con el interés público.

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

151

utilice la estructuración financiera; y (iii) establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones.

5. Con fecha 24 de noviembre de 2008 se suscribió el Cuarto Addendum al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad entregar en operación al Concesionario, el Aeropuerto CAP FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, Departamento de Piura.

6. Con Carta N° 0807/2008/GG/Adp, el Concesionario presentó a OSITRAN una solicitud de Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de aeropuertos de Provincia de la República del Perú en donde propuso realizar las siguientes modificaciones: (i) Inclusión de adicionales de obras; (ii) Inversiones adicionales; (iii) Pago de estudios Técnicos; (iv) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto; (v) Reajuste de tarifas de los aeropuertos de Chiclayo, Piura, y Pisco.

7. Mediante Oficio N° 159-08-GRE-OSITRAN de fecha 01 de diciembre de 2008, la Gerencia de Regulación de OSITRAN informó a esta Dirección la solicitud propuesta por el Concesionario, solicitando se remita el proyecto de acuerdo de ambas partes, manifestando su conformidad o no conformidad respecto al proyecto de Adenda elaborado por ADP.

8. El 05 de febrero de 2009, se llevó a cabo una reunión, en la cual se trataron los temas referidos a la propuesta de Adenda del Concesionario, llegándose a la conclusión que la misma debía reformularse.

9. Mediante Carta N° 0157/2009/GG/AdP de fecha 19 de febrero de 2009, el Concesionario Aeropuertos del Perú remitió su nueva propuesta, de acuerdo a lo coordinado en la reunión de trabajo de fecha 05/02/09.

10. Mediante Memorandum N° 504-2009-MTC/09.02, de fecha 18 de marzo de 2009, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto remitió a esta Dirección el Informe N° 275-2009-MTC/09.02 en el cual señaló que en concordancia con a la Dirección General de Aeronáutica Civil consideraba razonable modificar el literal b) del numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincia, haciendo referencia que la necesidad de los puentes de embarque serán analizadas conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones de los terminales de los aeropuertos, determinadas a su vez , por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo que proponga el Concesionario en el Plan maestro respectivo.

11. Mediante Memorandum N° 428-2009-MTC/12.08, de fecha 01 de abril de 2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil remitió el Informe N° 076-

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

152

INFORME N° 320-2009-MTC/25

DE	:	Dr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi Director General Dirección General de Concesiones en Transportes
ASUNTO	:	Informe ampliatorio de la solicitud del MTC-Aeropuertos del Perú S.A. respecto a la suscripción de la 5° Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.
REFERENCIA	:	Oficio N° 068-09-GRE-OSITRAN, de fecha 06.05.2009
FECHA	:	Lima, 01 JUN. 2009

I.- ANTECEDENTES

1. Con fecha 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), suscribió el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante el Contrato de Concesión) con la empresa Aeropuertos del Perú S.A (en adelante ADP).

2. Con fecha 05 de febrero de 2008 se suscribió el Primer Addendum al Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales a que se refiere el numeral 5.9.1 del Contrato de Concesión, así como la entrega en operación a El Concesionario del Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la Calle Ica en el Distrito de San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

3. Con fecha 06 de marzo de 2008 se suscribió el Segundo Addendum a el Contrato de Concesión que tuvo por finalidad establecer la entrega en operación a el Concesionario del Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

4. Con fecha 17 de setiembre de 2008, se suscribió el Tercer Addendum a EL CONTRATO DE CONCESIÓN que tuvo por finalidad (i) viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en EL CONTRATO DE CONCESIÓN; (ii) permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará EL CONCEDENTE a EL CONCESIONARIO pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se

www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

153

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Viceministerio de Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

ADP

OSITRAN
MESA DE PARTES
16 JUN 2009
Firma: Hora:

Lima, 16 JUN. 2009

OFICIO Nº 807 -2009-MTC/25

Señor
LINCOLN FLOR ROJAS
Gerente
Gerencia de Regulación
OSITRAN
Presente.-

Asunto: Solicitud de informe ampliatorio de la propuesta de 5º Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Referencia: Oficio Nº 068-09-GRE-OSITRAN

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho nos solicitó un informe ampliatorio respecto a la solicitud de opinión formulada por este Despacho, mediante Oficio Nº 601-2009-MTC/25, sobre la propuesta de 5º Addenda al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Sobre el particular, remitimos adjunto los Informes Nº 320-2009-MTC/25, de la Dirección General de Concesiones en Transportes, y Nº 144-2009-MTC/12.08.DAE, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante los cuales se da por atendido el requerimiento formulado.

Finalmente, remitimos adjunto el Oficio Nº 153-2009-EF/15.01, respecto a la aplicación del artículo 9º del Reglamento del DL. 1012, aprobado por Decreto Supremo Nº 146-2008-EF, el cual coincide con la opinión de esta Dirección comunicada mediante Oficio Nº 701-2009-MTC/25.

Sin otro particular, quedo de Usted.

Atentamente,

JULIAN RICARDO MARMOLEJO BARTUAN
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

154