

INFORME N° 006-05-GS-GAL-OSITRAN

A : Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

De : Pablo Valle Cabieses
Gerente de Supervisión

Félix Vasi Zevallos
Gerente de Asesoría Legal

Asunto : Áreas entregadas a Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) en virtud del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (AIJCH)

Referencia : Informe N° 163-05-GS5-OSITRAN, Informe Especial N° 89 relativo a las "Áreas de la concesión" del Consorcio TYP-SA-OIST, Oficio N° 391-2005-MTC-02, Carta AIJC-CT-2005/TYO-OSI de fecha 20 de julio y 04 de agosto de 2005.

Fecha : 09 de agosto de 2005

I. ANTECEDENTES:

1. Con fecha 19 de julio de 1995, se publica el Decreto de Urgencia N° 040-95, que establece lo siguiente:

<<Artículo 1.- Autorízase a la Corporación de Desarrollo del Callao. CORDECALLAO, la ejecución de las obras de "Mejoramiento Vial de la Av. Elmer Faucett -Acceso al Aeropuerto", a que se contrae la parte considerativa del presente Decreto de Urgencia, mediante la modalidad de Adjudicación Directa, exonerándola para tal efecto de lo dispuesto en el Artículo 7, inciso b) de la Ley N° 26404. Ley del Presupuesto para el Sector Público para 1995.>>

2. Con fecha 04 de octubre de 1995, se publica el D.S. N° 016-95-PRES, que establece lo siguiente:

<<Artículo 1.- Declárese de necesidad pública nacional, los Estudios Definitivos y ejecución de las Obras Públicas correspondientes, para la Ampliación del Eje Vial Elmer Faucett -Acceso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez"- en los tramos comprendidos entre la Av. La Marina y la Av. Néstor Gambetta, considerando las obras de los intercambios viales de la Av. Faucett con las Avdas. La Marina, Precursores, Venezuela, Oscar R. Benavides, Argentina, 28 de Julio o Meiggs, La Chalaca, Vicente Morales Duarez, 1° de Mayo, Tomas Valle-Ingreso al Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" e intercambio Av. Néstor Gambetta, declarando como zonas intangibles y de reserva a las áreas de influencia de estos Intercambios Viales, de acuerdo a los Proyectos específicos propuestos por la Corporación de Desarrollo del Callao.>>

3. Con fecha 02 de febrero de 2001, se publica la Resolución Suprema N° 078-2001-EF, que establece lo siguiente:

<<Artículo Primero.- Aprobar la transferencia a título gratuito a favor del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, de los bienes y derechos de propiedad de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC S.A. -, cuya relación se detalla en los Anexos 2 y 4 del Contrato de Concesión a que se refiere la parte considerativa del presente Decreto, que forman parte de la presente Resolución.(...)

Artículo Tercero.- La inscripción de la independización y de las transferencias de los bienes comprendidos dentro de los alcances del Artículo Primero del presente dispositivo, en los Registros Públicos respectivos, deberá ser efectuada por la oficina registral correspondiente, por el solo mérito del presente dispositivo y la solicitud que al efecto presente el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.>>

4. Con fecha 14 de febrero de 2001, el Estado Peruano, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), suscribe el contrato de concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH.
5. Con fecha 29 de abril de 2002 se emite el Informe N° 024-02-GS-A-OSITRAN, que concluye lo siguiente:

<<1. Luego de la revisión de las Bases de Concesión y del Contrato de Concesión, específicamente los anexos 1, 2 y 20 (planos) y después del análisis realizado con toda la información necesaria sobre la zona en estudio, incluyendo la verificación del área construida y de los vértices de la poligonal haciendo uso del GPS, se puede afirmar que el área que corresponde a la actual Gerencia de Infraestructura de CORPAC, no se encuentra comprendida dentro de los terrenos que deben ser cedidos en Concesión.>>

6. Con fecha 12 de julio de 2002 se emite el Informe N° 042-02-GL-OSITRAN, que concluye lo siguiente:

<<De acuerdo a la información perimetral de las Bases, nuevamente incluida en el Anexo N° 1 del contrato, los Planos 2, 3 y, especialmente el Plano N° 4 del Anexo 20, así como la consistencia de todo ello, con la realidad analizada técnicamente por la GS, la edificación denominada Gerencia Central de Infraestructura, con Código Catastral N° NE 020205, corresponde al área que quedará bajo la administración de CORPAC S.A.>>

7. Con fecha 11 de septiembre de 2002 se adoptó el Acuerdo de Consejo Directivo N° 302-99-02-CD-OSITRAN, el cual ratifica la interpretación de OSITRAN contenida en los informes N° 042-02-GAL-OSITRAN y N° 032-02-GS-A-OSITRAN.
8. Con fecha 02 de diciembre de 2004, mediante Oficio N° 931-04-GS-I1-OSITRAN, *se requiere a LAP que informe si llevó a cabo la verificación topográfica de las áreas que componen los terrenos relativos al AIJCH.*
9. Con fecha **03 de enero de 2005**, mediante Carta N° AIJC-CA-CPMO-OSI-041465-CB, **LAP informa a OSITRAN que luego de la verificación de los linderos del área relativa al AIJCH, ha determinado** que recibió un área total de 2'297,824 m², de un total de 2'341,118 m², que se obtienen del Plano 03 del

Anexo 20 del contrato de concesión; lo cual implica **una diferencia de 43,294 m²**, cuya entrega aún estaría pendiente por parte del MTC.

10. Con fecha 17 de marzo de 2005, mediante Oficio N° 391-2005-MTC/02, el Vice-Ministro de Transportes remite a OSITRAN el Informe N° GCAP.GIN. 1.007.2005.I, elaborado por una comisión encargada especialmente, de la evaluación perimétrica a que se ha hecho referencia. Dicha comisión concluye que *“existe una diferencia de 3,200.95 m² a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones”*.

Asimismo, solicita a OSITRAN que realice las verificaciones pertinentes y emita opinión técnica con relación a los temas tratados en el precitado informe, en su calidad de supervisor del cumplimiento del contrato de concesión del AIJCH.

11. Con fecha **17 de mayo de 2005**, el consorcio **TYPSA-OIST remitió a OSITRAN el Informe Especial N° 89**, denominado “Áreas de Concesión del AIJCH”, en el cual se concluye, entre otras cosas, lo siguiente:

- Según el Anexo 02 Actualizado, el área de libre disponibilidad a ser entregada a la Concesión, es de **2´327,730.02m²**.
- El área física efectivamente entregada al Concesionario, conforme su medición es de **2´308,293.43 m²**.
- Del resultado de comparar las áreas físicas entregadas (2´308,293.43 m²), con las áreas a ser entregadas a LAP según el Anexo 2 del contrato de concesión (2´327,730.02 m²)¹; se obtiene un área residual de **19,436.59 m²**, cuya entrega al Concesionario aún está pendiente.

Asimismo, el consorcio TYPSA-OIST señala en su informe que las diferencias encontradas con el informe CORPAC-MTC, radican principalmente en que **las áreas registrales de CORPAC, consideran linderos que “están fuera de las áreas físicas o límites reales, como parte de la Av. Faucett”**.

Del mismo modo, TYPSA-OIST señala que a solicitud de OSITRAN, se pronuncian técnicamente respecto a las áreas físicas efectivamente entregadas a LAP, dejando en claro que su informe **no abarca el análisis de linderos legales** sino que se reduce a los linderos físico existentes, es decir, **independientemente de su “status técnico-legal”**. Asimismo, TYPSA-OIST recomienda en su informe, que el Concedente realice el saneamiento físico-legal de las áreas entregadas a LAP **“y su respectiva actualización en Registros Públicos”**.

12. Con fecha 27 de junio de 2005, se emite el Informe N° 163-05-GS5-OSITRAN, que ratifica las conclusiones del informe de TYPSA-OIST, y señala adicionalmente que dentro del área de 19,436.59 m², están incluidas áreas de uso público, como es el caso de parte de la Avenida Faucett.

Del mismo modo, el precitado informe señala que la diferencia encontrada, está constituida por áreas que si bien están dentro de la propiedad de CORPAC (según inscripción no actualizada de Registros Públicos), se

¹ El Anexo 2 del contrato de concesión es el que contiene la lista y descripción de los “Bienes de la Concesión”, en su versión actualizada al 12/02/01.

encuentran ocupadas por vías públicas, que según dicha gerencia “no son de aprovechamiento económico a ser entregado a LAP”.

13. Con fecha 02 de agosto de 2005, se emite el Memorando N° 118-05-GS5-OSITRAN, mediante el cual alcanza información complementaria remitida por la empresa supervisora TYPASA-OIST, respecto a la descripción y situación de ocupación real de las áreas de la concesión que son materia de análisis en el presente informe.

II. OBJETIVO:

El objetivo del presente informe es analizar las consecuencias jurídicas que se derivan de la existencia de una diferencia existente entre las áreas que constituyen el área efectivamente entregable a LAP para su aprovechamiento económico, de acuerdo al contrato de concesión, y las áreas que efectivamente están en posesión y uso de la empresa concesionaria.

III. ANALISIS TECNICO Y LEGAL:

A. LO QUE ESTABLECE EL CONTRATO DE CONCESION:

1. De acuerdo a lo que establece la Cláusula Primera del contrato de contrato de concesión del AIJCH, todos los Anexos y Apéndices del contrato forman parte integrante del mismo. De igual modo, la referida cláusula establece que cualquier término que no se halle definido en el Contrato, tendrá el significado que le atribuyan las Bases; y, en caso dicho término no esté definido en las Bases, tendrá el significado que le asignen las “Leyes Aplicables”.
2. En Numeral 1.5 de la precitada cláusula define “Aprovechamiento económico” del modo siguiente:

<<1.5 “Aprovechamiento Económico” significará el **derecho otorgado al Concesionario para operar y explotar los Bienes de la Concesión**, en los términos y condiciones del presente Contrato, de conformidad con lo establecido en el Artículo 73 de la Constitución Política del Perú.>>

[el subrayado es nuestro]

Del mismo modo, el Numeral 1.11 define “Concesión” de la siguiente manera:

<<1.11. “Concesión” significará el **acto administrativo plasmado en el presente Contrato, mediante el cual el Concedente otorga al Concesionario el derecho para el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión**, lo que implica la autorización para prestar los Servicios Aeroportuarios y realizar las Mejoras de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato y con sujeción a las Leyes Aplicables. Se excluye de la Concesión los Servicios de Aeronavegación, con excepción de aquellos a cargo del Concesionario, conforme al Anexo 3 del presente Contrato.>>

[el subrayado es nuestro]

3. A su vez, el Numeral 24.12, señala que el contrato de concesión deberá interpretarse como una unidad, y en ningún caso alguna de sus cláusulas de manera independiente. Así también, dicho numeral señala que en caso de discrepancia en la interpretación de los alcances del contrato, la prelación en la interpretación será la siguiente:

- 1° El contrato de concesión u sus Anexos, (lo que incluye sus Apéndices).
- 2° Las Circulares.
- 3° Las Bases.
- 4° Los Anexos de las Bases.

4. De acuerdo al Numeral 1.2. de la Cláusula Primera del contrato, el “Aeropuerto”(AIJCH), está definido del modo siguiente:

<<1.2 “Aeropuerto” significará el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” ubicado en la Av. Elmer Faucett s/n, Provincia Constitucional del Callao – Perú conforme puede apreciarse en el Plano 1 del Anexo 20, **cuyo perímetro se encuentra delineado en el Plano 2 del Anexo 20 del presente Contrato y las áreas, infraestructura, instalaciones y equipos que lo conforman se encuentran detallados en el Anexo 1 del presente Contrato**². El Aeropuerto incluirá las áreas destinadas para su ampliación, descritas en el Anexo 11 del presente Contrato, cuando culmine la adquisición de éstas por el Concedente. **Los bienes del Aeropuerto que serán entregados en Concesión se encuentran detallados en el Anexo 2 del presente Contrato.**>>

[el subrayado es nuestro]

5. El Numeral 1.8 de la Cláusula Primera, define los “Bienes de la Concesión”, del modo siguiente:

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

[el subrayado es nuestro]

B. ¿QUÉ ES LO QUE EL ESTADO HA ENTREGADO EN CONCESION A LAP?:

6. La primer premisa que se debe tomar en cuenta y que se deriva de la aplicación de las estipulaciones contractuales citadas anteriormente, es que existe una clara **diferencia jurídica entre lo que es el “Aeropuerto” AIJCH, y lo que constituyen los “Bienes de la Concesión”**.

En efecto, de una interpretación sistemática de los Numerales 1.2. (definición de “Aeropuerto”), 1.5. (definición de “Aprovechamiento Económico”), 1.8. (definición de “Bienes de la Concesión”) y 1.11. (definición de “Concesión”), de la Cláusula Primera, y del Numeral 2.1 (relativo al “Objeto, otorgamiento y ámbito de la concesión”) de la Cláusula segunda; se deriva lo siguiente:

² Es necesario considerar que el Anexo 1 del contrato de concesión se denomina y refiere a la “*Memoria Descriptiva* del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

- a) En virtud al acto administrativo plasmado en el contrato de concesión, el Estado Peruano se comprometió a entregar a LAP el aprovechamiento económico de los Bienes de la concesión, no la integridad del Aeropuerto. Ello es importante para efectos de considerar que el análisis técnico se ha efectuado con base a una medición perimetral. Obviamente, y tal como lo señala el Numeral 1.5. del contrato de concesión, dentro de la noción de aprovechamiento económico de los Bienes de la concesión está implícita la capacidad de LAP para poder operar dichos bienes.
 - b) Con relación a la integridad del Aeropuerto, lo que el Numeral 2.1. del contrato de concesión especifica, es que LAP tiene la responsabilidad por su operación. Ello no implica que LAP pueda explotar económicamente todo el Aeropuerto, porque tal como consta en el Anexo 2 (que contiene la relación de Bienes muebles y inmuebles considerados “Bienes de la Concesión”), así como en el Anexo 20 (relativo a los Planos); no todas las áreas del aeropuerto forman parte de los bienes de la Concesión. De hecho, hay áreas que están específicamente excluidas del aprovechamiento económico de LAP y que están a cargo de otras entidades ³.
 - c) En consecuencia, todo “Bien de la Concesión” puede ser aprovechado económicamente por LAP, pero no todo el “Aeropuerto” puede ser utilizado por LAP para tal efecto. Lo que existe respecto al Aeropuerto es la responsabilidad *por su operación*. En este caso, dicha responsabilidad está relacionada al rol de Autoridad Aeroportuaria que corresponde a LAP y que se deriva de su calidad de explotador de un aeródromo público.
7. En el marco de dichas consideraciones, se debe tomar en cuenta que en el Numeral 2 del Anexo N° 1 del contrato de concesión (relativo a la “Memoria Descriptiva del Aeropuerto”), se señala que *los linderos y medidas perimétricas del AIJCH* se encuentran en los Planos N° 2 y N° 3 del Anexo 20.

Al respecto, es necesario considerar que **los linderos y medidas perimétricas no son jurídicamente equivalentes a los “Bienes de la Concesión”**.

8. En tal virtud, para efectos del análisis de la situación jurídica de cada una de las sub-áreas, que componen el área total de 19,454.31 m², relativa al diferencial de áreas aún no entregadas a LAP (según lo señalado por TYPASA-OIST); es necesario considerar que legalmente, los linderos y medidas perimétricas del AIJCH, tienen una calidad y naturaleza diferente a la que tiene el área compuesta por los bienes inmuebles calificados como

³ Para graficar ello, basta tomar en cuenta que de acuerdo a lo establecido en el Plano N° 4 del Anexo 20 de contrato de concesión, hay áreas dentro del AIJCH cuyo uso está expresamente asignado en virtud de otros títulos habilitantes, a otras entidades distintas de LAP. Tal es el caso de las áreas asignadas para el uso exclusivo de CORPAC S.A., las áreas ocupadas por la Aviación del Ejército Peruano, la Policía Aérea de la Policía Nacional, el área correspondiente a la ex-misión americana (actualmente ocupada por la Marina de Guerra del Perú), etc.

“Bienes de la concesión”, ya que son sólo éstos últimos son los que el Estado Peruano se ha obligado a entregar a LAP en concesión *para su “Aprovechamiento económico”*.

C. ANÁLISIS DE CADA UNA DE LAS SUB-ÁREAS QUE COMPONEN EN DIFERENCIAL TOTAL DE ÁREAS IDENTIFICADO:

9. En concordancia con las conclusiones del Consorcio TYPASA-OIST contenidas en el Informe Especial N° 89 (denominado “Áreas de Concesión del AIJCH”), el Informe N° 163-05-GS5-OSITRAN y el Memorando N° 118-05-GS5-OSITRAN, se debe considerar lo siguiente:
 - a) De acuerdo al Anexo 2 del contrato de concesión del AIJCH, relativo a los “Bienes de la Concesión”; el área que efectivamente se debe entregar a LAP para su aprovechamiento económico es de **2’327,730.02 m²**.
 - b) Se ha verificado que hasta el momento se ha entregado efectivamente a LAP un área de: **2’308, 275.71 m²**.
 - c) La diferencia de las áreas anteriormente mencionadas, determina un área residual de **19,454.31 m²**⁴.
10. Para efectos del análisis legal que forma parte del presente informe, es relevante analizar la información contenida en el Informe N° 163-03-GS5-OSITRAN, así como lo informado por TYPASA-OIST, respecto a que dentro del área no entregada a LAP, están incluidas áreas de uso público, como es el caso del Óvalo de ingreso al Aeropuerto y parte de la Avenida Faucett, y que hay áreas que forman parte de los Bienes de la concesión ocupadas actualmente por terceros.

A continuación, se procede a realizar al análisis técnico y legal de cada una de las sub-áreas que componen el área residual de **19,454.31 m²** a que se ha referido TYPASA-OIST en el mapa que se adjuntó al Memorando N° 118-05-GS5-OSITRAN, de conformidad con las siguientes consideraciones de orden legal, y en referencia las áreas numeradas en el mapa de TYPASA-OIST, que forma parte del Anexo N° 1 del presente informe:

10.1) AREA (4) Zona 18 de Plano PAC-01: 10,959.14 m², “Óvalo de ingreso al Aeropuerto”:

El lote considerado por CORPAC, toma como límite superior hasta el eje de la pista de la Av. Elmer Faucett. TYPASA-OIST ha considerado la medición por el borde externo del Cerco Perimétrico del AIJCH existente.

Se ha determinado que existe una diferencia de área. Dicha área es usada en su mayor parte como la playa de estacionamiento de

⁴ Según cifra reajustada mediante mapa de TYPASA-OIST que forma parte del Memorando N° 118-05-GS5-OSITRAN.

vehículos del AIJCH, una parte de este lote es parte de la Av. Elmer Faucett.

Al respecto, se debe considerar lo siguiente:

- a) Mediante D.S. N° 016-95-PRES, en 1995 se declaró de necesidad pública nacional, los estudios definitivos y ejecución de *las obras públicas de infraestructura vial* relativas a la ampliación del Eje Vial Elmer Faucett y de acceso al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”. En ese sentido, dicho eje adquirió legalmente la calidad de obra pública de infraestructura vial, **afectada al uso público**.

Para que en teoría dichas áreas pudieran haber sido consideradas por el MTC dentro de las áreas a ser entregadas en concesión, tendría que haberse producido la correspondiente des-afectación legal al uso público, cosa que no ha ocurrido.

- b) Asimismo, se debe considerar que el Óvalo de ingreso al Aeropuerto así como la Avenida Elmer Faucett son vías urbanas de competencia municipal, por lo que sin el correspondiente título de cesión, el MTC no podría haber incluido válidamente dicha área dentro de aquellas a ser entregadas en concesión.
- c) Mediante Decreto de Urgencia N° 040-95, se autorizó a la Corporación de Desarrollo del Callao-CORDECALLAO, la ejecución de las obras de mejoramiento de la Av. Elmer Faucett y acceso al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”. En tal virtud, mediante dicha norma se determinó que dicha obra pública de infraestructura vial urbana, sería ejecutada mediante la modalidad de ejecución directa.
- d) El D.S. N° 016-95-PRES y el Decreto de Urgencia N° 040-95 a que se refieren los literales anteriores, son “Leyes Aplicables” vigentes, aprobadas con anterioridad a la suscripción del contrato de concesión del AIJCH, por tanto de obligatorio cumplimiento tanto LAP como para el Estado Peruano.
- e) Las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Internacional para el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, que comprenden el denominado Volumen 3 de 3, del Anexo N° 6 de dichas Bases (que contiene los planos y dibujos relativos a los Planes Maestros Conceptuales Referenciales de Desarrollo del AIJCH), sirvieron de base para la elaboración de las Propuestas Técnicas de los postores.

Pues bien, las referidas Bases no incluyen la parte del Eje Vial Elmer Faucett más próxima al Aeropuerto, la vía acceso y Óvalo de ingreso al “Aeropuerto”, dentro de las áreas a ser entregadas en concesión. Por el contrario, en todos los Planes Opcionales de Desarrollo del Aeropuerto, dicha área está claramente excluida ⁵.

⁵ Para tal efecto, basta analizar los el Volumen 3 de 3 del Anexo N° 6 de dichas Bases.

- f) El Óvalo de ingreso al “Aeropuerto”, y la vía de la Avenida Faucett más próxima a éste, no están incluidos dentro de los bienes inmuebles del Apéndice 1 (relativo a los “Bienes inmuebles cuyo aprovechamiento económico será entregado en concesión”), del Anexo 2 relativo a los “Bienes de la Concesión”, del contrato de concesión del AIJCH.

En efecto, el Apéndice 1 del precitado Anexo 2, no contiene el “Óvalo de ingreso al Aeropuerto” (y parte de la Avenida Faucett), a que se refiere el Plano de TYPASA-OIST.

- g) De manera coherente con lo anteriormente señalado, LAP no ha incluido el Óvalo de ingreso al “Aeropuerto” y la vía de la Avenida Elmer Faucett más próxima a éste, dentro de su Plan Maestro de Desarrollo (aprobado tanto por OSITRAN como por el MTC). Ello, se desprende claramente del Plano relativo al “Plan Conceptual de Uso de Tierras situación año 2008”, contenido en el Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH de LAP ⁶.
- h) Al respecto, no sería posible fundamentar que por el hecho de que los linderos y medidas perimétricas del “Aeropuerto” ⁷ incluyen formalmente parte del Óvalo de ingreso a éste y parte de la vía de la Avenida Elmer Faucett más próxima; existe una afectación a la finalidad del contrato de concesión o que se imposibilita de alguna forma la ejecución de obligaciones contractuales por parte de LAP.

Por el contrario, resulta necesario considerar que de acuerdo a la parte considerativa del D.S. N° 016-95-PRES, las obras públicas de infraestructura vial, relativas a la ampliación del Eje Vial Elmer Faucett y de acceso al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”; tuvieron la finalidad de *“facilitar la realización eficiente de las actividades económicas y sociales en los centros urbanos, particularmente las relacionadas con el turismo, tanto receptivo como interno”*. Siendo que se consideró que *“la Av. Elmer Faucett constituye el principal eje vial de acceso al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” y que el mismo que está saturado por el tráfico urbano, no ofreciendo condiciones físicas apropiadas y su nivel de servicio es inadecuado para el Aeropuerto Internacional de la Capital del Perú”*. Adicionalmente, se debe considerar que la responsabilidad del LAP respecto a la operación del Aeropuerto, no se ha visto en modo alguno afectada por la ejecución de tales obras.

⁶ Es el Plano al que corresponde el Código LAP MO GE 0011 A, Drawing N° 11.

⁷ Basados en información registral que aún no ha sido actualizada por el MTC, de conformidad con lo establecido por el Artículo 3° de la Resolución Suprema N° 078-2001-EF, norma relativa al desaporte del AIJCH del patrimonio de CORPAC S.A. a favor del MTC.

- i) En conclusión y con base a las consideraciones expuestas anteriormente, **el Estado no tiene la obligación legal de entregar a LAP los 10,959.14 m², que corresponden al Óvalo de ingreso al aeropuerto y la vía de la Avenida Elmer Faucett más próxima a éste.**

10.2) AREA (1) Zona 1 de Plano PAC-01: 3,728.22 m², “Vía de acceso a Aerocontinente”:

En el Plano PAC-01 y de acuerdo a los planos de las áreas de las unidades catastrales del Anexo 2 Apéndice 1 del contrato de concesión, en su versión actualizada al 12/02/2001, se observa que existe un corredor de ingreso a las instalaciones ocupadas por Aerocontinente, el mismo que es considerado por CORPAC como un área entregada a LAP.

Sin embargo, de acuerdo al levantamiento realizado por TYPASA-OIST, se ha medido el cerco perimétrico existente que delimita dicho acceso, determinándose que aunque dicha área forma parte de los bienes de la concesión, no está actualmente en posesión de LAP, por lo que existe un diferencial de área aún no entregada a la empresa concesionaria de **3,728.22 m²**.

Dicha área corresponde al antiguo acceso de ingreso al Hangar de Aerocontinente. Actualmente, este hangar contiene aeronaves de Aerocontinente, y el acceso y posesión a ésta se encuentra en poder de la Fuerza Aérea del Perú (FAP), quien mantiene control de ingreso, salida y balanza de carga.

En consecuencia, **existe un área de 3,728.22 m² que forma parte de los Bienes de la concesión y que no ha sido entregada físicamente por el Concedente, para su aprovechamiento económico por parte de LAP**, por lo que el cumplimiento de dicha obligación contractual por parte del Estado está pendiente.

10.3) AREA (2) que corresponde a las Zonas 2 y 3 de Plano PAC-01 y AREA (3) que corresponde a la Zona 4 del Plano PAC-01: 2,382.20 m², “Vía de Acceso al Incinerador y área de CORPAC”:

En el Plano PAC-01, los planos de áreas de las unidades catastrales del Anexo 2, Apéndice 1 del contrato de concesión, en su versión actualizada del 12/02/2001, se observa que existe una vía de ingreso a las oficinas del Grupo Aéreo N° 8, y sirve de acceso al Incinerador ubicado en el lote denominado “Zona 4”, el cual es considerado por CORPAC como área entregada a LAP.

Sin embargo, la medición realizada por TYPASA-OIST por el cerco perimétrico existente, determina que existe una diferencia de área **2,382.20 m²**, correspondientes a las Zonas 2, 3 y 4; respecto a la medición realizada por CORPAC.

La referida vía es la que permite el ingreso al Incinerador, el área de tratamiento de agua ("Blue Water") de LAP, LC BUSRE, Choice Cargo S.A.C, Tans Perú cargo y el Terminal de Pasajeros Grupo Aéreo N° 8.

En ese sentido, LAP tiene la posesión y el acceso a dicha vía, pero no es un acceso exclusivo sino que se trata de un acceso necesariamente compartido con las entidades a que se ha hecho referencia anteriormente.

En consecuencia, no se trata de un área excluida del uso por parte de LAP, pero tampoco de un área de uso exclusivo de la empresa concesionaria.

Por tanto, **en este caso no existe un área integrante de los Bienes de la Concesión, cuya entrega física esté pendiente por parte del MTC o que deba ser compensada a dicha empresa.**

10.4) ÁREA (5) Zona 48 y 52 de Plano PAC-01: 1,301.29 m², "Edificio de Carga":

El plano entregado por CORPAC, en lo que corresponde a la zona identificada en dicho plano con el número 48 y número 52, considera como delimitación para el área de los lotes, la alineación del muro del Edificio CORPAC, con la alineación del muro de la Marina de Guerra del Perú, incluyendo las veredas, martillos y parte de la vía de servicio.

TYPSA-OIST ha considerado en su levantamiento, la línea exterior del muro existente y/o rejas de acceso, determinándose que existe una diferencia de área que no está en posesión de LAP. El AREA 5 corresponde a la ubicación de denominado *Edificio de Carga*, y el área que corresponde al diferencial, es considerada como una vía de uso público por parte de la Municipalidad Provincial del Callao, la misma que ha otorgado en concesión a la empresa CONVIAL CALLAO S.A.

Se trata de un área que está en los Registros Públicos en propiedad de CORPAC y que ha sido desaportada en favor del MTC, mediante Resolución Suprema N° 078-2001-EF. Asimismo, forma parte de los Bienes de la concesión de acuerdo a los Planos del Anexo 20.

Sin embargo, se trata de un área entregada en concesión por la Municipalidad Provincial del Callao a un tercero distinto de LAP.

En consecuencia, en lo que respecta a las obligaciones asumidas por el Estado con LAP en virtud al contrato de concesión, **el cumplimiento de la obligación de entregar físicamente a la empresa concesionaria un área de 1,301.29 m², aún está pendiente.**

Adicionalmente, cabe mencionar que con el fin de coadyuvar a que las obras que está realizando la empresa CONVIAL CALLAO S.A, no perturben la normal ejecución del contrato de concesión del AIJCH, la operación y la prestación de servicios que se lleve a cabo en dicho Aeropuerto, en particular lo relativo a la utilización y desarrollo del denominado *Edificio de Carga*, se considera necesario que LAP realice las coordinaciones previas que sean necesarias con la Municipalidad Provincial del Callao, con el fin de prevenir y evitar la creación de un cuello de botella, que perjudique el proceso de distribución de carga desde y hacia el AIJCH.

Para tal efecto, LAP puede solicitar la cooperación del Concedente, de acuerdo a lo establecido en el Numeral 5.5 del contrato de concesión del AIJCH.

10.5) ÁREA (6) Zona 48 de Plano PAC-01: 321.74 m², “Fachada de Comisaría”:

El plano entregado por CORPAC, en la zona 48 (correspondiente a la Comisaría de la Policía Nacional del Perú), considera como delimitación del área del lote, la alineación del muro del Edificio CORPAC con la alineación del muro de la Marina de Guerra del Perú, incluyendo las veredas, martillos y parte de la vía de servicio.

TYPSA-OIST ha considerado en su levantamiento, la línea exterior del muro existente y/o rejas del acceso a la Comisaría, determinándose que existe una diferencia de área de 321.74 m².

El área 6, relativa a la zona 48, correspondiente a la ubicación de la Comisaría de la Policía Nacional del Perú, y la diferencia de área no entregada a LAP que se ha determinado que existe, **es utilizada como vía de uso público, entregada en concesión a la empresa CONVIAL CALLAO S.A. por parte de la Municipalidad Provincial del Callao.**

En consecuencia, se ha determinado que **existe un área de 321.74 m², que forma parte de los Bienes de la concesión, que no ha sido entregada físicamente a la empresa concesionaria por parte del Concedente.**

10.6) ÁREA (8) Zona 48 de Plano PAC-01: 6,837.88 m², “Terreno ocupado por Comisaría”:

Adicionalmente al área relativa a la zona de la “Fachada de la Comisaría”, analizada en el ítem anterior, existe un área que forma parte de los Bienes de la concesión y que está ocupada por diferentes dependencias de la Policía Nacional del Perú (PNP).

Esta área ocupada de facto por dicha institución, está dividida en tres partes secciones:

AREA (8) AREAS DE LA CONCESION OCUPADAS POR LA PNP	
a. COMISARIA (parte libre) PNP "Zona 48b"	4,982.31 m ²
b. COMISARIA (DINANDRO) "Zona 48c"	1,774.92 m ²
c. UDEX "Zona 14"	80.65 m ²
SUB-TOTAL	6, 837.88 m²

La "Zona 48b" es una zona libre con acceso desde la Comisaría y desde la Av.Faucett y es usada como campo deportivo por el personal de la Comisaría de la PNP.

La "Zona 48c" es usada por la División Canina de la PNP, denominada DIRANDRO, en la cual se encuentra instalado unos Contenedores como oficinas y jaulas para canes.

La "Zona 14" es utilizada por la UDEX, dependencia de la PNP.

Estas áreas hacen un total de **6,837.88 m²**, **forman parte de los Bienes de la concesión**, de acuerdo a los planos del Anexo 20 del contrato de concesión. **Dicha área no ha sido entregada físicamente a LAP por parte del MTC.**

10.7) ÁREA (7) Zona 31 de Plano PAC-01: 761.72 m², "Fachada posterior de AEROPERÚ":

El levantamiento de CORPAC señala las áreas de los lotes 30 y 31 según sus fichas catastrales. Durante los inicios de la Concesión, existieron discrepancias para la delimitación del terreno de la ex - empresa AEROPERÚ, y sus Aeronaves que se encontraban dentro de áreas que formaban parte de los Bienes de la Concesión.

Estas discrepancias fueron superadas con el retiro de la aeronave en cuestión y el levantamiento de un muro divisorio del terreno de la ex - empresa AEROPERÚ y el "Lado Aire" del Aeropuerto. Es por esta razón, que el levantamiento de TYPESA considera los linderos de dicho muro, que discrepan con los linderos relativos a la propiedad de CORPAC, según registros públicos (desaportada a favor del MTC).

La referida AREA 7, corresponde a propiedad de terceros (ex-empresa AEROPERU), y colinda con la nueva planta de combustible operada por Exxon Mobil, *actualmente está en uso de la Comisión Liquidadora de AEROPERU.*

En consecuencia, se ha determinado que **existe un área de 761.72 m², que pertenecen a los Bienes de la Concesión y que no ha sido físicamente entregada a LAP por parte del el MTC.**

11. Como consecuencia del análisis de la calidad jurídica de cada una de las sub-áreas que componen del área total residual a que se refirió TYPSA-OIST, y de la determinación de la posesión efectiva de dichas áreas a la fecha, en el presente informe se sustenta que existe un área diferencial de **12,950.85 m²**, la cual constituye el área que el Estado Peruano (representado por el MTC), no ha entregado físicamente a la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L.

De acuerdo a lo anterior, se presenta el cuadro resumen de las sub-áreas que constituyen el total de área cuya entrega física a LAP está pendiente por parte del MTC:

**ÁREAS DE LA CONCESIÓN
POR ENTREGAR A LAP:**

DESCRIPCIÓN	ZONA SEGÚN PLANO PAC 01	AREA EN m ²
Vía de Acceso Aerocontinente	Zona 1 (1) ⁸	3,728.22
Fachada Edificio de Carga	Zona 48, 52 (5)	1,301.29
Fachada de Comisaría	Zona 48, 52 (6)	321.74
Fachada de Aeroperú	Zona 31 (7)	761.72
Comisaría (parte libre) PNP	Zona 48b	4,982.31
Comisaría (DIRANDRO)	Zona 48c	1,774.92
Udex Zona 14	Zona 14	80.65
TOTAL		12,950.85

#) .- Área del Plano de TYPSA-OIST

12. En atención al análisis anterior, y con base a los informes efectuados por el consorcio TYPSA-OIST, se ha determinado que actualmente existen áreas que forman parte de los “Bienes de la Concesión” del AIJCH, según el Apéndice 1 del Anexo 2 y los Planos del Anexo 20 del contrato de concesión, que no han sido físicamente entregadas a LAP por parte del MTC.
13. En ese sentido, es necesario que el ente Concedente realice la entrega física correspondiente. Al respecto, es conveniente considerar lo que establece el segundo párrafo del Numeral 5.5 del contrato de concesión:

<<5.5. “Cooperación del Concedente. El Concedente, a petición razonable del Concesionario, prestará su apoyo en la obtención, a costo y a cargo exclusivo del Concesionario, de cualquier licencia u autorización que se requiera para llevar a cabo cualquiera de las operaciones contempladas en el presente Contrato.

⁸ Dichos números corresponden a la sub-área que se analiza en cada caso, según el mapa que ha remitido TYPSA-OIST, que forma parte del Anexo N° 1 del presente informe.

El Concedente se compromete a coordinar y apoyar para que las Autoridades Gubernamentales y las Fuerzas Armadas desarrollen sus funciones de forma tal que el Concesionario pueda lograr y mantener los Requisitos Técnicos Mínimos, así como operar el Aeropuerto de la forma más eficiente(...) >>.

14. En ese sentido, la entrega pendiente de las áreas precitadas, constituye un incumplimiento contractual por parte del MTC, que debe ser subsanado, con el fin de no perturbar la normal ejecución de los planes de desarrollo de la empresa concesionaria.

En ese sentido, es recomendable que el MTC y el Concesionario acuerden la forma y plazo en que el MTC entregará dichas áreas a LAP, tomando en consideración lo establecido en el Literal c) del Artículo 36⁹ del TUO de concesiones aprobado mediante D.S. N° 059-96-PCM.

IV. CONCLUSIONES:

1. En virtud al contrato para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH, el Estado Peruano ha otorgado a LAP, el "Aprovechamiento Económico" de los "Bienes de la concesión", los cuales comprenden bienes muebles e inmuebles.
2. Los linderos y medidas perimétricas del "Aeropuerto" no son jurídicamente equivalentes a los "Bienes de la Concesión", cuyo aprovechamiento económico sí es un derecho otorgado a LAP por el Estado.
3. El Eje Vial Elmer Faucett, y el Óvalo y vía de acceso al Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", son parte de infraestructura vial urbana que tiene la calidad de obra pública de infraestructura, afectada legalmente y tácitamente al uso al uso público por parte de la Municipalidad Provincial del Callao, antes de la suscripción del contrato de concesión. Dicha área no está incluida dentro de las áreas a ser entregadas en concesión a LAP, de acuerdo a las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Internacional y el Anexo 2 del contrato de concesión del AIJCH.

En consecuencia, no existe sustento legal para plantear que existe una afectación a la finalidad del contrato de concesión del AIJCH o una afectación a la ejecución de obligaciones contractuales por parte de LAP, que origine la obligación de compensar a dicha empresa el área de 10,959.14m², correspondiente al óvalo de ingreso al aeropuerto y la vía de la Avenida Elmer Faucett más próxima a éste.

4. Con base al análisis efectuado, **el MTC está obligado a cumplir con la obligación de entregar físicamente a LAP un AREA TOTAL de 12,950.85 m².**

⁹ <<Artículo 36.- La etapa de construcción, reparación y conservación se sujetará al siguiente régimen:
c) Cuando el incumplimiento de los plazos parciales o total obedeciera a acción u omisión del Estado, tales plazos se entenderán extendidos en un período equivalente al del entorpecimiento o paralización, sin perjuicio de las compensaciones correspondientes.>>

Dicha área total está dividida en las siguientes sub-áreas:

- a) Zona 1 de Plano PAC-01: 3,728.22 m², “Vía de acceso a Aerocontinente”.
- b) Zona 48 y 52 de Plano PAC-01: 1,301.29 m², “Edificio de Carga”.
- c) Zona 48 de Plano PAC-01: 321.74 m², “Fachada de Comisaría”.
- d) Zona 48 de Plano PAC-01: 6,837.88 m², “Terreno ocupado por Comisaría”.
- e) Zona 31 de Plano PAC-01: 761.72 m², “Fachada posterior de AEROPERÚ”.

**TOTAL DE AREA QUE EL MTC DEBE ENTREGAR FISICAMENTE A LAP:
12,950.85 m².**

V. RECOMENDACIONES:

1. Recomendar al Concedente y a LAP, establecer la forma y cronograma de entrega física del área diferencial de **12,950.85 m²**, que tiene la calidad de bienes inmuebles que forman parte integrante de los “Bienes de la Concesión”, de conformidad con el Anexo 2 y Anexo 20 del contrato de concesión del AIJCH.
2. Recomendar al Concedente que en aplicación del segundo párrafo del Numeral 5.5 del contrato de concesión del AIJCH, realice las coordinaciones intersectoriales y en los diferentes niveles de Gobierno, que resulten necesarias con el fin de que la ejecución del proyecto vial “Periférico Norte red Vial Nacional”, no perturbe ni interfiera con la normal ejecución del contrato de concesión del AIJCH. Especialmente, en lo referido al desarrollo y utilización del Edificio o centro de carga por parte de LAP.
3. Recomendar al Concedente que en aplicación de lo establecido en el Artículo 3º de la Resolución Suprema N° 078-2001-EF, lleve a cabo la inscripción de la independización y de las transferencias de los bienes comprendidos dentro de los alcances del Artículo Primero de dicho dispositivo, realizando la actualización correspondiente en los Registros Públicos respectivos.

Atentamente,

FELIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Legal

PABLO VALLE CABIESES
Gerente de Supervisión

PBD-MHL-TYO/gsg
REG-SAL-GAL-05-6073