

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 044-2006-CD-OSITRAN

Lima, 19 de julio del año 2006

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte Público – OSITRAN;

VISTOS:

El Informe Nº 021-06-GRE-GS-GAL-OSITRAN, mediante el cual se efectúa el análisis técnico legal sobre la solicitud de Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante LAP), para la modificación del Requisito Técnico Mínimo (en adelante RTM), a que se refiere el Numeral 1.22.2.C del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH); así como el proyecto de resolución de Consejo Directivo presentado por la Gerencia General con fecha 19 de julio de 2006;

CONSIDERANDO:

Que, el 14 de febrero del año 2001 se suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCH entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y LAP;

Que, el Numeral 51 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión establece que los RTM son aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los estándares básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del AIJCH, y que se encuentran estipulados en la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases de la Licitación y el Anexo 14 del mencionado Contrato;

Que, el Numeral 51 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión también establece que OSITRAN se encuentra facultado para modificar o complementar periódicamente los RTM, contando con la opinión del Concesionario, en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que a juicio razonable del regulador sea necesario;

Que, el 8 de mayo del año 2006, mediante la Carta LAP-GCCO-C-2006-00070, LAP solicitó la modificación de los RTM contenidos en los Numerales 1.22.2.C.1, 1.22.2.C.2, 1.22.2.C.3 y 1.22.2.C.4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, "Veredas Frontales del Edificio del Terminal" en el AIJCH;

Que, el 29 de mayo del año 2006, mediante el Oficio Circular Nº 029-06-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación solicitó la opinión técnica de Typsa Ingenieros, Consultores y Arquitectos (TYPESA), respecto a la propuesta de modificación de LAP;

Que, el 6 de junio del año 2006, mediante la carta AIJC-CT-101-2006/TYO-OSI, TYPESA remitió el Informe de Revisión N° 369 que contiene sus comentarios a la propuesta de modificación de los RTM contenidos en los Numerales 1.22.2.C.1, 1.22.2.C.2, 1.22.2.C.3 y 1.22.2.C.4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión;

Que, el 26 de junio del año 2006, mediante el Oficio N° 084-06-GRE-OSITRAN, se requirió a LAP información adicional respecto a su propuesta de modificación;

Que, el 4 de julio del año 2006, mediante la Carta N° AIJC-CA-CPMO-OSI-060437-GC, LAP remitió la información adicional requerida por el Oficio N° 083-06-GRE-OSITRAN;

Que, el Informe N° 021-06-GRE-GS-GAL-OSITRAN efectúa el análisis técnico de la solicitud de LAP, relativa a la modificación de los RTM establecidos en los Numerales 1.22.2.C.1, 1.22.2.C.2, 1.22.2.C.3 y 1.22.2.C.4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH;

Estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 19 de julio del año 2006;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aceptar la propuesta de modificación remitida por LAP a OSITRAN, en el extremo referido a la inclusión de la frase “*de vehículos*” en los Numerales 1.22.2.C.1 y 1.22.2.C.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

Artículo 2º.- Desestimar la propuesta de modificación remitida por LAP a OSITRAN, en el extremo relacionado a la eliminación del Numeral 1.22.2.C.3 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

Artículo 3º.- Aceptar la propuesta de modificación remitida por LAP a OSITRAN, en el extremo referido a la sustitución de la frase “*las veredas frontales*” por “*la vereda adyacente*” en el Numeral 1.22.2.C.4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

Artículo 4º.- Los Numerales 1.22.2.C.1, 1.22.2.C.2, 1.22.2.C.3 y 1.22.2.C.4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión quedarán redactados de la siguiente manera:

1.22.2 Normas para los ambientes del Edificio del Terminal

C) Veredas del Edificio del Terminal

1. Se debe diseñar la vereda de salidas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
2. Se debe diseñar la vereda de llegadas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio 0.24 ml para cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
3. Se debe diseñar el total de la vereda de vehículos para proporcionar un espacio de 0,195 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
4. El ancho de la vereda adyacente a la fachada del Edificio del Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml.

Artículo 5º.- Comunicar a la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de ente Concedente, la presente resolución, así como el Informe N° N° 021-06-GRE-GS-GAL-OSITRAN.

Artículo 6º.- Autorizar la publicación en la página web de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALEJANDRO CHANG CHIANG
Presidente

INFORME N° 021-06-GRE-GS-GAL-OSITRAN

Para: Ernesto Mitsumasu Fujimoto
Gerente General

De: Gonzalo Ruiz Díaz
Gerente de Regulación

Felix Vasi Zevallos
Gerente de Asesoría Legal

Víctor Carlos Estrella
Gerente de Supervisión

Asunto: Solicitud de modificación del Requisito Técnico Mínimo (RTM) establecidos en el numeral 1.22.2.C del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)

Fecha: 19 de julio del año 2006

I. ANTECEDENTES

1. El 8 de mayo del año 2006, mediante la Carta LAP-GCCO-C-2006-00070, Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) solicitó la modificación del RTM 1.22.2.C, "Veredas Frontales del Edificio del Terminal" en el AIJCH.
2. El 29 de mayo del año 2006, mediante el Oficio Circular N° 029-06-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación solicitó la opinión técnica de Typsa Ingenieros, Consultores y Arquitectos (TYP SA), respecto a la propuesta de modificación de LAP del RTM 1.22.2.C. El plazo máximo que se consigna en el mencionado Oficio para que el Supervisor emita su opinión, fue no mayor a cinco días hábiles.
3. El 6 de junio del año 2006, mediante la carta AIJC-CT-101-2006/TYO-OSI, TYP SA remitió el Informe de Revisión N° 369 que contiene sus comentarios a la propuesta de modificación del RTM 1.22.2.C.
4. El 26 de junio del año 2006, mediante el Oficio N° 084-06-GRE-OSITRAN, se requirió a LAP información adicional respecto a su propuesta de modificación.
5. El 4 de julio del año 2006, mediante la Carta N° AIJC-CA-CPMO-OSI-060437-GC, LAP remitió la información adicional requerida por el Oficio N° 083-06-GRE-OSITRAN.

II. OBJETIVO

12. Emitir opinión respecto a la procedencia de la solicitud de modificación del RTM 1.22.2.C, "Veredas Frontales del Edificio del Terminal", remitida por LAP a OSITRAN.

III. PROPUESTA DE MODIFICACION

13. El Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH establece lo siguiente:

1.22.2 Normas para los ambientes del Edificio del Terminal

C) Veredas frontales del Edificio del Terminal

1. *Se debe diseñar la vereda frontal de salidas para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.*
2. *Se debe diseñar la vereda frontal de llegadas para proporcionar como mínimo un espacio 0.24 ml por cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.*
3. *Se debe diseñar la vereda frontal total promedio para proporcionar un espacio de 0,95 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.*
4. *El ancho de las veredas frontales debe ser como mínimo 6.1 ml.*

14. La propuesta de modificación de LAP, por su parte, menciona lo siguiente:

1.22.2 Normas para los ambientes del Edificio del Terminal

C) Veredas frontales del Edificio del Terminal

1. *Se debe diseñar la vereda frontal de salidas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.*
2. *Se debe diseñar la vereda frontal de llegadas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio 0.24 ml para cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.*
3. *El ancho de la vereda adyacente a la fachada del Edificio del Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml.*

15. La propuesta de modificación del RTM 1.22.2.C tiene como objetivos:

- Incluir la frase "de vehículos" en los 2 primeros requerimientos relacionados a los criterios de diseño de la vereda frontal de salidas y llegadas.
- Eliminar el tercer requerimiento relacionado al criterio de diseño de la vereda frontal total promedio.
- Sustituir en el cuarto requerimiento la frase "las veredas frontales" por la frase "la vereda adyacente".

IV. ARGUMENTOS DE LAP

IV.1. Argumentos de orden legal

16. De acuerdo con LAP, la propuesta de modificación de los RTM 1.22.2.C no presenta impacto negativo, inconsistencia o contradicción con el resto del Contrato de Concesión del AIJCH, incluidos sus Anexos.

IV.2. Argumentos de orden técnico

17. Según LAP, las veredas frontales o *curbside* constituyen el elemento de interfase entre el terminal de pasajeros y el sistema de transporte terrestre. De esta manera, el Concesionario menciona que el factor establecido en el RTM 1.22.2.C.1 (0,15 ml por pasajero de llegada en hora punta), determina la longitud mínima necesaria de la vereda frontal para que los vehículos que atienden pasajeros de llegada puedan estacionarse. Igualmente, LAP manifiesta que el factor establecido en el RTM 1.22.2.C.1 (0,24 ml por pasajero de salida en hora punta), determina la longitud mínima necesaria de la vereda frontal para que los vehículos que atienden pasajeros de salida puedan estacionarse.
18. De acuerdo con el Concesionario, *“los conceptos de vereda frontal de salidas y llegadas están relacionados al espacio mínimo requerido para el embarque y desembarque de vehículos en función al número de pasajeros a servir, es decir veredas frontales de llegadas o de salidas de vehículos”*. En este contexto, LAP menciona que *“sobre la base de lo explicado anteriormente, es que se plantea agregar la frase de vehículos al texto de los RTM 1.22.2.C.1. y 1.22.2.C.2., de manera de clarificar el concepto de los RTM, así como facilitar su aplicación”*.
19. En lo que se refiere a la eliminación del RTM 1.22.2.C.3, el Concesionario manifiesta que *“(…) es compatible con la limitación física y operativa del AIJCH, relacionada con la imposibilidad de extender la vereda frontal a longitudes equivalentes a la pista de aterrizaje”*.
20. Por otro lado, el Concesionario considera necesario aclarar el alcance de la frase *“veredas frontales”* que se encuentra en el RTM 1.22.2.C.4. Para LAP, es evidente que el RTM mencionado anteriormente fue elaborado en base al diseño común que prevalece en otros aeropuertos, donde se permite el acceso de todo vehículo a la vereda frontal del edificio del terminal para embarcar o desembarcar pasajeros. En opinión del Concesionario, la situación descrita anteriormente genera que el espacio mínimo para el estacionamiento del vehículo coincida con la vereda que se encuentra frente al edificio del terminal.
21. LAP manifiesta que, debido a los requerimientos de seguridad, la playa de estacionamiento del AIJCH fue diseñada bajo el supuesto que no todos los vehículos tendrían acceso a la vereda adyacente al edificio del terminal. Según el Concesionario, lo anterior genera que el concepto de vereda frontal, como espacio mínimo para el estacionamiento de vehículos, y el de vereda frontal, como aquella diseñada de manera adyacente al edificio del terminal, no coincidan. Por esta razón, LAP propone modificar la frase *“en las veredas frontales”* por la frase *“en la vereda adyacente al Edificio del Terminal”* en el RTM 1.22.2.C.4.

22. Por último, el Concesionario manifiesta que los RTM 1.22.2.C.1 y 1.22.2.C.2 no precisan si la hora punta de salidas y llegadas corresponde a pasajeros nacionales e internacionales. De acuerdo con LAP, durante el año 2005 la hora punta llegada internacional se desarrolló entre las 23:45 y las 00:44, mientras que la hora punta de llegada nacional se registró entre las 19:40 y 20:39. En el mismo periodo, el Concesionario menciona que la hora punta de salida internacional se desarrolló entre las 00:55 y 01:54, mientras que la hora punta de salida nacional se registró entre las 05:45 y 06:44.
23. En este contexto, LAP menciona que, dado que *“(...) las horas punta de los pasajeros de salida, tanto internacional como nacional, no coinciden con la hora punta de los pasajeros de llegada, (...) el requerimiento de espacio para los vehículos que atienden a los pasajeros de llegada internacional como nacional, puede ser satisfecho utilizando el mismo espacio”*¹. De esta manera, *“(...) para asegurar un espacio mínimo para el desarrollo de la vereda frontal que satisfaga el mayor requerimiento de pasajeros de salida y de llegada, se tendría que utilizar el mayor valor de la hora punta internacional o nacional”*.

V. OPINION DE LOS SUPERVISORES

V.1. TYPESA

V.1.1. Informe de Revisión N° 369

24. TYPESA coincide con LAP en que la aplicación del RTM 1.22.2.C.3 generaría un requerimiento de 2 660 metros lineales de vereda frontal, cuando la longitud de la fachada del edificio del terminal asciende a sólo 300 metros lineales. De esta manera, el Supervisor manifiesta que el criterio de diseño establecido en el RTM 1.22.2.C.3 *“(...) ocasiona una gran distorsión de los valores obtenidos en los puntos 1 y 2 del mismo RTM”*.
25. De acuerdo con TYPESA, actualmente el diseño de la playa de estacionamiento considera 3 vías frontales, cada una con sus respectivas veredas. En este contexto, el Supervisor manifiesta que la longitud de la vereda del terminal asciende a 321 metros, mientras que la longitud de las vías frontales alcanza 416 metros, lo que genera que la longitud total de la vereda frontal ascienda a 737 metros, que satisface lo establecido en los RTM 1.22.2.C.1 y 1.22.2.C.2.
26. En este contexto, TYPESA menciona que *“(...) la longitud de vereda existente en el diseño, que corresponde a la longitud total del edificio del terminal, satisface adecuadamente las necesidades, pudiéndose desestimar el requerimiento del punto 3 del RTM”*. Según los cálculos del Supervisor, para el año 2008 se requerirá que la longitud de la vereda frontal ascienda a 181,4 metros lineales² para los pasajeros de salida en hora punta, y a 313,4 metros lineales³ para los pasajeros de llegada en hora punta. En otras palabras, *“(...) el requerimiento de la longitud de vereda frontal es de 495 metros lineales para el año 2008”*.

¹ De acuerdo con LAP, el AIJCH es diseñado bajo el concepto del doble uso, es decir, aprovechar las mismas instalaciones de atención de pasajeros internacionales y nacionales, considerando las diferencias en las horas punta.

² 1 209 pasajeros x 0,15 ml = 181,4 ml.

³ 1 306 pasajeros x 0,24 ml = 313,4 ml.

27. En conclusión, TYPESA manifiesta que:

- La propuesta de modificación de los puntos 1, 2 y 4 no altera el alcance de dichos requerimientos, sino que los precisa.
- El RTM 1.22.2.C.3 debe eliminarse, “(...) *debido a que no existe congruencia con los parámetros anteriores y distorsiona las necesidades reales de la vereda frontal*”.

VI. ANALISIS

VI.1. Análisis legal

VI.1.1. Procedencia de la solicitud presentada por LAP

28. El Numeral 1.51 de la Cláusula Primera del contrato de concesión define los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) del modo siguiente:

<< (...) aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato.>>

29. Asimismo, el precitado numeral establece que los RTM pueden ser modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del Concesionario, *en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga*, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.

30. Asimismo, el Numeral 1.1. del Anexo 14 del contrato de concesión, establece que éstos pueden ser modificados periódicamente por el OSITRAN, de ser necesario, contando, previamente, con la opinión del Concesionario.

31. En consecuencia, debe declararse procedente la solicitud de LAP para que el Consejo Directivo de OSITRAN evalúe la modificación del RTM a que se refiere el Numeral 1.22.2. C) del Anexo 14 del contrato de concesión, considerando que LAP ha cumplido con presentar el sustento correspondiente.

VI.1.2. Aspectos legales generales a considerar en el análisis técnico de la solicitud

32. Con el fin de analizar las estipulaciones contractuales mencionadas anteriormente, es necesario considerar en primer término las disposiciones del contrato de concesión que se refieren específicamente a las reglas de interpretación del propio contrato.

33. Al respecto, se debe tomar en cuenta que la cláusula primera del Contrato de Concesión establece que toda referencia efectuada en el contrato a “Anexos”, “Apéndices”, “Cláusulas” o Secciones” se deberá entender efectuada a anexos, apéndices, cláusulas o secciones del contrato de concesión, respectivamente, salvo indicación expresa en sentido contrario. Asimismo, que todos los Anexos

y Apéndices del contrato forman parte integrante del mismo. Adicionalmente, la mencionada cláusula señala 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, y, en su defecto, el significado que se le dé al mismo en el curso normal de las operaciones aeroportuarias en el Perú.

34. Asimismo, el Numeral 24.12 del Contrato de Concesión establece que *éste deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente*. Asimismo, señala que en caso de discrepancia en la interpretación de los alcances del presente Contrato, la prelación de la documentación será la siguiente:

- 1º El presente Contrato que incluye sus anexos
- 2º Las circulares
- 3º Las Bases
- 4º Los anexos a las Bases.

35. Por tanto, la Cláusula Primera y el Numeral 24.12 del Contrato de Concesión recogen el llamado “principio de integración” instrumental del contrato, según el cual, los documentos de la licitación completan un todo con la formalización escrita del vínculo contractual, integrando el contrato y pasando a formar parte de él.

36. Con relación a los criterios establecidos en el contrato de concesión, para la evaluación y aprobación de los modificación de los RTM, se debe considerar que el Numeral 1.1. del Anexo 14 del contrato de concesión, establece que para modificar un RTM **se requiere que se acredite previamente “la necesidad”** de hacerlo.

En efecto, los RTM están ya previstos en el contrato de concesión, por lo que una variación de éstos debe estar sustentada en razones de orden legal, técnico, operativo, económico o financiero (no necesariamente deben ser todos los requisitos concurrentes), que hagan justificable una modificación del RTM previsto en el contrato de concesión. Asimismo, se debería considerar que en el caso del argumento económico, éste debería respetar los términos del acuerdo celebrado ente el Concesionario y el Estado.

37. Por su parte, el Numeral 1.51 del contrato establece expresamente (en cuanto a los criterios de evaluación), que la modificación de los RTM por parte de OSITRAN se efectuará **“en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga”**, por lo que cuando corresponda este análisis debe ser efectuado.
38. En tal virtud, al evaluar la solicitud de LAP, será necesario analizar si se ha acreditado que la necesidad técnica, operativa o económica para la modificación de los RTM a que se refieren al Numeral 1.22.2. C) del Anexo 14.
39. Del mismo modo, al ejercer la facultad de modificar los RTM, OSITRAN deberá considerar adicionalmente, que el REGO establece determinados principios que establecen los límites y lineamientos a la acción del OSITRAN en el desarrollo de sus funciones.

En ese sentido, es necesario que además del marco de análisis previsto en el contrato de concesión, OSITRAN considere la aplicación de los siguientes Principios:

<< Artículo 6.- Principio de Actuación basado en Análisis Costo - Beneficio.

En el ejercicio de sus funciones, el OSITRAN deberá evaluar los beneficios y costos de sus decisiones antes de su realización y sustentarlas adecuadamente bajo criterios de racionalidad y eficacia.>>

<< Artículo 8.- Principio de Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura.

La actuación del OSITRAN se orientará a promover las inversiones que contribuyan a aumentar la cobertura y calidad de la INFRAESTRUCTURA. Para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará por que los términos de acceso a la INFRAESTRUCTURA sean equitativos y razonables.>>

<< Artículo 12.- Principio de Análisis de Decisiones del OSITRAN

El análisis de las decisiones normativas y/o reguladoras del OSITRAN tendrá en cuenta sus efectos en los aspectos de tarifas, calidad, incentivos para la inversión, incentivos para la innovación, condiciones contractuales y todo otro aspecto relevante para el desarrollo de los mercados y la satisfacción de los intereses de los USUARIOS. En tal sentido deberá evaluarse el impacto que cada uno de estos aspectos tiene en las demás materias involucradas.

Artículo 13.- Principio de Eficiencia y Efectividad.

La actuación del OSITRAN se guiará por la búsqueda de eficiencia en la asignación de recursos y el logro de los objetivos al menor costo para la sociedad en su conjunto.>>

40. Por otro lado, es necesario considerar que aunque los RTM están establecidos en el contrato de concesión, éste mismo establece que OSITRAN puede modificarlos, por lo que tratándose de la modificación de criterios mínimos de calidad previstos en el contrato, conviene considerar de manera referencial, lo que establecen los "Lineamientos para la interpretación y emisión de opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de contratos de concesión"⁴.

Los referidos lineamientos establecen lo siguiente:

<< 2. DEFINICIONES

(...)

2.1. Modificación

Cambio en el texto original del Contrato de Concesión. Una modificación es sustancial si la misma es generada por la ocurrencia de eventos no imputables al Concesionario o imputables al Concedente que han alterado significativamente la ecuación económica del contrato⁵. **Una modificación es no sustancial cuando su objeto sea corregir errores materiales o situaciones no vinculadas a interpretaciones generales de contenidos del Contrato de Concesión, que no comprometen el equilibrio de la ecuación económico-financiera del mismo. (...)>>**

⁴ Aprobados mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN, del 17 Noviembre de 2004.

⁵ En la práctica, se asocia las modificaciones sustanciales a variaciones en el equilibrio económico del contrato.

41. Finalmente, respecto al parámetro establecido en el RTM 1.22.2.C), sub-numeral 3 del Anexo 14 del contrato de concesión, se debe considerar que tal como señala el Informe N° 57 de TYPESA que LAP adjunta a su solicitud de modificación, en la Propuesta Técnica (Anexo 6 del contrato de concesión), se replantearon los cálculos, con una valor diferente al establecido erróneamente en el mencionado RTM 1.22.2.C), sub-numeral 3.
42. En efecto, en el Anexo 6, Vol. 1, a fojas n° 0082, el consorcio adjudicatario propuso lo siguiente:

Tabla B-11
Normas Claves de Planificación para Veredas de Acceso al Terminal y para Áreas de Estacionamiento Vehicular

Instalación	Área/ Longitud
Espacio específico por vehículo de pasajero	30 m ²
Espacio específico por vehículo de alquiler	25 m ²
Número de sitios de estacionamiento para vehículos del público, de los trabajadores y para los vehículos de alquiler por pasajero en hora punta en un día promedio del mes punta.	1 sitio
Longitud de las Veredas de Acceso al Terminal de Salida (por pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta)	0.15 m
Longitud de de las Veredas de Acceso al Terminal de Llegada (por pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta)	0.24 m
Longitud de Total de las Veredas de Acceso al Terminal de Salida y Llegada (por pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta)	0.195 m
Ancho de las Veredas	6.1 m
Ancho Nominal de los Carriles de las vías de acceso (vía pública)	3.7 m
Ancho de Carriles (pistas del lado aéreo)	4.0 m

El resaltado es nuestro

43. Finalmente, se debe considerar que de acuerdo a lo que establece el Artículo 1362° del Código Civil vigente, los contratos deben negociarse, celebrarse y *ejecutarse* según las reglas de la buena fe y común intención de las partes; por lo que no podría exigirse a LAP la aplicación de un parámetro que es físicamente imposible cumplir. Ello, en aplicación de lo establecido en el Artículo 1403° del mismo cuerpo legal, la prestación en que consiste la obligación y el bien que es objeto de ella, deben ser posibles de ejecutar.

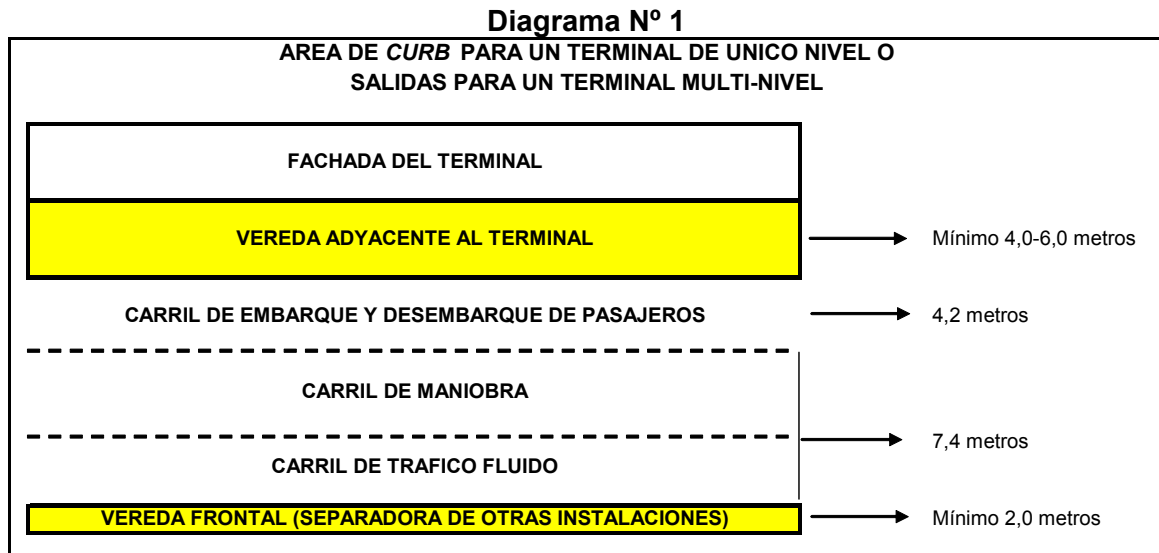
VI.2. Análisis técnico

VI.2.1. Recomendaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

44. De acuerdo con IATA⁶, el bordillo o cordón (*curb*) es un elemento de interconexión del aeropuerto, en el que el flujo vehicular se convierte en flujo pedestre y viceversa. El área de *curb* está conformado por las aceras o veredas, y la calzada. Esta última incluye carriles de embarque/desembarque

⁶ Airport Development Referente Manual. Novena Edición.

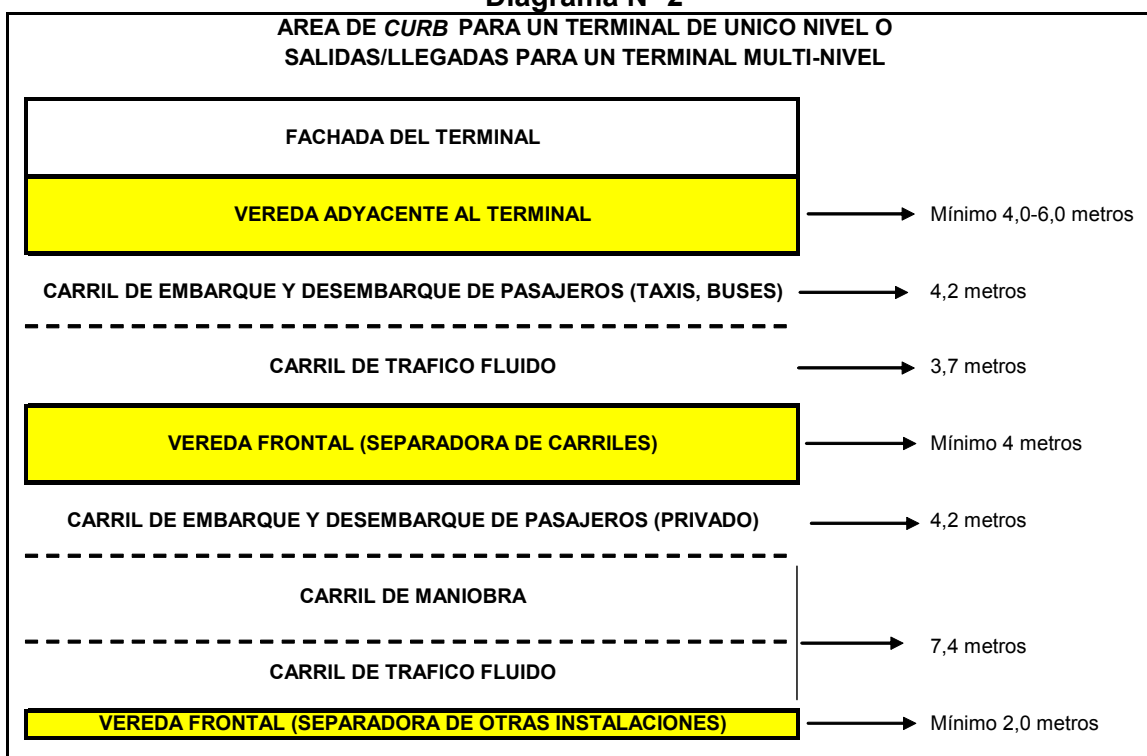
de pasajeros, carriles de maniobra (para ingresar o salir del carril de embarque/desembarque) y carriles de tráfico fluido. Cabe resaltar que la Asociación recomienda que el carril de embarque/desembarque de pasajeros, debe diseñarse de manera que el flujo de vehículos en el carril de tráfico fluido no sea interrumpido (ver Diagrama N° 1).



Fuente: IATA

45. IATA menciona también que el área de *curb* del terminal puede utilizarse para atender pasajeros de llegada y salida, aunque en determinados periodos de tiempo (horas punta) lo anterior podría generar congestión vehicular y pedestre. En este contexto, la Asociación recomienda que la infraestructura aeroportuaria cuente con zonas de cruce de calzada para peatones, sistemas y equipo de manejo de tráfico, y una acera de ancho razonable.
46. En opinión de IATA, la capacidad efectiva del área de *curb* está relacionada al número de vehículos que utilizan el carril de embarque/desembarque de pasajeros. De esta manera, la congestión vehicular frecuentemente es consecuencia de la presencia de un menor número de carriles de embarque/desembarque en relación al óptimo requerido. En este contexto, la Asociación recomienda la implementación de áreas de *curb* paralelas para vehículos privados (ver Diagrama N° 2).

Diagrama N° 2



Fuente: IATA

47. Como se observa en los Diagramas N° 1 y N° 2, IATA recomienda que el área de *curb* cuente con un ancho mínimo de entre 18 metros y 20 metros, para el caso de un terminal de nivel único⁷ o el caso de salidas en un terminal multi-nivel⁸. De la misma manera, si se registra congestión vehicular y/o pedestre, la Asociación recomienda que el área de *curb* presente un ancho mínimo de entre 30 metros y 32 metros, para el caso de un terminal de nivel único o para el caso de salidas/llegadas en un terminal multi-nivel.
48. En concordancia con lo anterior, IATA recomienda que la vereda adyacente al terminal cuente con un ancho mínimo de entre 4 metros y 6 metros, que la vereda que separa los carriles de taxis y buses de los carriles para vehículos privados, presente un ancho mínimo de 4 metros, y que la vereda que separa el área de *curb* de otras áreas del aeropuerto registre un ancho mínimo de 2 metros. Adicionalmente, la Asociación recomienda también que los carriles de embarque o desembarque de pasajeros cuenten con un ancho de 4,2 metros, y que los carriles de maniobra y de tráfico fluido presenten un ancho de 7,4 metros.
49. En lo que se refiere a la extensión del área de *curb*, IATA no propone un largo mínimo o específico, pero sí recomienda efectuar un análisis de los factores que podrían incidir en la determinación de este último, como el tiempo de embarque y desembarque de pasajeros de los vehículos en hora punta, el tipo de vehículo preferido por el pasajero, el grado de ocupación de los vehículos, entre otros.

⁷ Los pasajeros de llegada y salida son procesados de manera conjunta a cada lado del terminal.

⁸ Los pasajeros de llegada y salida son procesados de manera separada en niveles verticales del terminal.

VI.2.2. Análisis de la propuesta

50. Como se ha mencionado anteriormente, la propuesta de modificación del RTM 1.22.2.C tiene como objetivos:
- Incluir la frase “*de vehículos*” en los 2 primeros requerimientos relacionados a los criterios de diseño de la vereda frontal de salidas y llegadas.
 - Eliminar el tercer requerimiento relacionado al criterio de diseño de la vereda frontal total promedio.
 - Sustituir en el cuarto requerimiento la frase “*las veredas frontales*” por la frase “*la vereda adyacente*”.
51. En primer lugar, la redacción propuesta por el Concesionario para los RTM 1.22.2.C.1 y 1.22.2.C.2, que incluye el término “*de vehículos*”, es correcta, en la medida en que aclara la interrelación existente entre la longitud de las veredas (adyacente y frontales) y el tipo de pasajeros que hace uso de ellas. Por lo tanto, la propuesta de modificación en este extremo es aceptada.
52. Es necesario mencionar, sin embargo, que no existe en el AIJCH una vereda exclusiva de salidas de vehículos y/o una vereda exclusiva de llegadas de vehículos, en la medida en que el área de *curb* del AIJCH es utilizada indistintamente para ambas operaciones, bajo el criterio de doble uso de las instalaciones. En este contexto, en la actualización del Plan Maestro del año 2005 se considera que el área de la vereda frontal se divide en 3 vías:
- La primera vía, que colinda con la parte pública de la vía peatonal de la fachada, está reservada para uso exclusivo de protocolo, directores de LAP, bus urbanito y servicios de taxi *remisse*.
 - La segunda vía es utilizada por los taxis autorizados por el Concesionario, así como por los transportes que brindan servicio a los tripulantes.
 - La tercera vía funciona como vía libre.
53. En segundo lugar, estas Gerencias opinan, al igual que LAP, que las veredas frontales que se ubican en forma paralela a la fachada del edificio del terminal principal, constituyen el elemento de “interfase” de los pasajeros entre el terminal y los vehículos que los transportan al o fuera del aeropuerto. En este contexto, el dimensionamiento y diseño de esta infraestructura debe ser el más adecuado, razón por la que se han fijado los RTM correspondientes. Estos últimos establecen parámetros que permiten la determinación de la longitud de veredas en función de la cantidad de usuarios o pasajeros de salida y/o entrada.
54. La aplicación de los RTM 1.22.2.C.1, 1.22.2.C.2 y 1.22.2.C.4 arroja resultados coherentes y susceptibles de emplearse como lineamientos para el diseño de las veredas frontales, tal como lo menciona y cuantifica TYPASA en su informe de Revisión N° 369. Por el contrario, la aplicación del RTM 1.22.2.C.3 vigente no es factible por las siguientes consideraciones:
- La extensión de la vereda frontal resultante no sería consistente con las dimensiones reales del terminal de pasajeros del AIJCH.

- La frase “*vereda frontal promedio*” no es clara y el RTM no brinda las pautas necesarias para su interpretación.
55. Si bien es cierto que el Concesionario ha propuesto la eliminación del RTM 1.22.2.C.3, es necesario analizar si es que, del análisis del Contrato de Concesión, se desprenden elementos que permitan una solución menos drástica, es decir, la modificación del mencionado requerimiento. Según la propuesta técnica de LAP (Tabla B-11 del folio 082), cuando se hace referencia al tema de la vereda frontal se menciona, como parámetro para determinar la “*longitud de total de veredas de acceso al terminal de salida y llegada*”, una extensión equivalente a 0,195 metros lineales por pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
56. Estas Gerencias consideran que el objetivo de los 3 primeros requerimientos del RTM 1.22.2.C es establecer criterios de diseño para la vereda frontal de salidas, para la vereda frontal de llegadas y para la vereda frontal total⁹. En este contexto, la presencia del tercer parámetro equivalente a 0,195 metros lineales sería correcta, siempre y cuando se aplique a cada pasajero en hora punta combinada, en un día promedio, en un mes punta.
57. Por lo tanto, la propuesta de modificación en el extremo referido a la eliminación del criterio de diseño de la vereda frontal promedio del RTM 1.22.2.C es denegada, y se propone reemplazar el parámetro de 0,95 metros lineales por el correspondiente a 0,195 metros lineales, concordante con la propuesta técnica de LAP.
58. Como se muestra en el Cuadro N° 1, para fines del periodo inicial de la concesión la extensión de las veredas frontales de salida y llegada ascendería a 185,0 metros lineales y 339,8 metros lineales, respectivamente, mientras que la vereda frontal total alcanzaría 516,6 metros lineales (8,2 metros lineales menor que la suma de las veredas de salida y llegada). Es necesario mencionar que los cálculos realizados por estas Gerencias, consideran siempre como parámetro el número de pasajeros en hora punta combinada de salida, llegada y total.

Cuadro N° 1
CALCULO DE LA EXTENSION DE LAS VEREDAS FRONTALES

	2005	2008	2010	2015	2020	2025	2030
Pasajeros en hora punta combinada							
Salida	887	1 233	1 264	1 515	1 967	2 151	2 260
Llegada	1 147	1 416	1 709	2 032	2 032	2 311	2 395
Total	2 034	2 649	2 973	3 547	3 999	4 462	4 655
Requerimientos (metros lineales por PHP)							
Salida	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150
Llegada	0,240	0,240	0,240	0,240	0,240	0,240	0,240
Total	0,195	0,195	0,195	0,195	0,195	0,195	0,195
Extensión de la vereda frontal (metros lineales)							
Salida	133,1	185,0	189,6	227,3	295,1	322,7	339,0
Llegada	275,3	339,8	410,2	487,7	487,7	554,6	574,8
Total	396,6	516,6	579,7	691,7	779,8	870,1	907,7

Fuente: Proyecciones LAP, Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación

⁹ En caso el requerimiento de extensión de la vereda frontal total fuera eliminado, el Concesionario, bajo el criterio de doble uso de las instalaciones, podría cumplir el RTM dimensionando la vereda en función la mayor longitud de las veredas de salida o llegada.

59. En tercer lugar, estas Gerencias concuerdan con el Concesionario en que la sustitución de la palabra “*frontal*” por la de “*adyacente*” aclara a que elemento se está refiriendo el RTM 1.22.2.C.4. Por esta razón, la propuesta de modificación en este extremo es aceptada.

VII. CONCLUSIONES

- La propuesta de modificación de LAP en el extremo referido a la inclusión de la frase “*de vehículos*” en los RTM 1.22.2.C.1 y 1.22.2.C.2 es aceptada.
- La propuesta de modificación del Concesionario en el extremo relacionado a la eliminación del RTM 1.22.2.C.3 es denegada, y se ha modificado el parámetro de 0,95 metros lineales por 0,195 metros lineales.
- La propuesta de modificación de LAP en el extremo referido a la sustitución de la frase “*las veredas frontales*” por “*la vereda adyacente*” es aceptada.

VIII. RECOMENDACIONES

- El RTM 1.22.2.C. deberá redactarse de la siguiente manera:

1.22.2 Normas para los ambientes del Edificio del Terminal

C) Veredas del Edificio del Terminal

- 1. Se debe diseñar la vereda de salidas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.*
- 2. Se debe diseñar la vereda de llegadas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio 0.24 ml para cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.*
- 3. Se debe diseñar el total de la vereda de vehículos para proporcionar un espacio de 0,195 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.*
- 4. El ancho de la vereda adyacente a la fachada del Edificio del Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml.*

Atentamente,

GONZALO RUIZ DIAZ
Gerente de Regulación

FELIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Legal

VICTOR CARLOS ESTRELLA
Gerente de Supervisión

MC-PB-MH/jb
REG.SAL.06-6750