



**LIMA
AIRPORT PARTNERS**

LAP-GCCO-C-2006-00135

Callao, 23 de octubre de 2006.

OSITRAN	
MESA DE PARTES	
Fol. 10986	
25 OCT 2006	
<i>msc</i>	SPH
Firma	Hora

LIMA AIRPORT PARTNERS SRL
Edificio Central del
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Avenida Elmer Faucett s/n Callao
Lima Perú T 511 517 3100
F 511 517 3624

Señores
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN
Presente.

Atención : Ing. Alejandro Chang Chiang
Presidente del Consejo Directivo

Referencia : Solicitud de Modificación del Contrato de Concesión del Aeropuerto
Internacional Jorge Chávez.

Estimados señores,

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (en adelante "LAP"), con R.U.C. No. 20501577252, con domicilio real y procesal en el Edificio Central piso 7 del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", ubicado en Av. Elmer Faucett s/n, Callao, debidamente representado por su Gerente General, Sr. Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulu, identificado con D.N.I. N° 06480269, y por su Gerente Central de la Concesión, Sr. Gustavo Enrique Morales Valentín, identificado con D.N.I. No. 08770493, conforme a los poderes que corre inscrito en la Partida Registral No. 11250426 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, ante ustedes respetuosamente nos presentamos y decimos:

Que, nos dirigimos a ustedes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7° literal f) de la Ley N° 26917, el artículo 34° de vuestro Reglamento General, el artículo 33° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM, lo establecido en la Resolución de Consejo Directivo 058-2006-CD-OSITRAN y el segundo párrafo de la Cláusula 24.7 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (el "Contrato de Concesión"), a efectos de solicitarles emitir una opinión favorable con respecto a las modificaciones al texto del Contrato de Concesión que se consignan en el documento adjunto a la presente.

Las modificaciones propuestas son esenciales para garantizar la sostenibilidad económica a largo plazo de la concesión. A la luz de los más de cinco años de vigencia de la concesión y de operación del Aeropuerto, resulta imprescindible adecuar el Contrato de Concesión a las circunstancias actuales, así como a los cambios tecnológicos y nuevas circunstancias producidas o constatadas a lo largo de este período, con el fin fundamental de lograr un óptimo desarrollo de las operaciones en el Aeropuerto, así como permitir la más eficiente explotación de la infraestructura concesionada, en beneficio tanto del Estado peruano y de los usuarios del Aeropuerto, como de nuestra empresa.

En general, debemos indicar que las modificaciones propuestas abordan -entre otros- los siguientes temas: (i) la modificación del nivel de servicio a ser cumplido en el Aeropuerto; (ii) la modificación respecto a la ejecución de Mejoras en el Periodo Remanente; (iii) la aclaración de la posibilidad que el Concesionario cargue a las aerolíneas una tarifa por



transporte de pasajeros en bus; (iv) la aclaración de la forma de aplicación de la Metodología de Factor de Productividad (RPI - X) a las tarifas cobradas por el Concesionario; (v) la aclaración de la facultad del Concesionario de cobrar la TUUA a los pasajeros de Transferencia Internacional; (vi) la definición de "Acreedores Permitidos"; (vii) la definición de "Autoridades Gubernamentales"; (viii) la definición de "Fuerzas Armadas"; (ix) la definición de "Hora Punta"; (x) la definición de "Ingresos Brutos"; (xi) la definición de "Valor Contable de las Mejoras"; (xii) la definición de "Valor Presente del Flujo de Caja Libre"; (xiii) los descuentos por servicios impagos correspondientes a Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales; (xiv) los alcances de la Garantía del Estado; (xv) la clarificación respecto de la Obligación de Cooperación del Concedente; (xvi) la modificación de los plazos para la inscripción de las Mejoras referidas a bienes inmuebles a favor del Concedente, el reconocimiento como inversión del valor de las Mejoras realizadas por Operadores Secundarios y la eliminación de la obligación de devolver al Concedente los bienes muebles en desuso; (xvii) el uso de los Precios Unitarios aprobados por OSITRAN como parte de la información relevante para las fijaciones tarifarias; (xviii) la precisión respecto de la obligación del Concesionario respecto a la obtención de Licencias de Operación por parte de los Operadores; (xix) la modificación respecto de la obligación de operación simultánea de ambas pistas de aterrizaje en el Aeropuerto; (xx) la clarificación respecto de la Garantía de Calidad por parte del Concesionario; (xxi) la modificación respecto del mecanismo de solución de Controversias respecto de Tarifas; (xxii) la clarificación respecto de la Garantía del Concesionario con respecto al cumplimiento de las Leyes; (xxiii) la aclaración respecto al Cierre del Aeropuerto como Incumplimiento del Concesionario; (xxiv) la modificación respecto del plazo en el que el Concedente pagaría a los Acreedores Garantizados Permitidos el Valor Contable de las Mejoras en caso de caducidad de la concesión, así como la aclaración respecto de los descuentos que podrá realizar; (xxv) la aclaración respecto de la elección del Perito en el caso de Controversia Técnica; (xxvi) la posibilidad que las Controversias Técnicas de Menor Cuantía sean llevadas ante un Tribunal Arbitral Nacional bajo las reglas de la Cámara de Comercio de Lima; (xxvii) la aclaración respecto del derecho a presentar auditorías ambientales complementarias y de la responsabilidad por las actividades de limpieza y mitigación ambiental a cargo del Concedente, en especial respecto de los terrenos aún no entregados por el Concedente; (xxviii) la aclaración de la obligación del Concesionario de minimizar la contaminación causada como consecuencia de las actividades en el Aeropuerto; (xxix) la eliminación de la obligación de contratar una póliza de guerra; (xxx) la modificación de la obligación de confidencialidad a cargo del Concesionario, Operadores e Inversionistas Estratégicos; (xxxi) la aclaración respecto a la responsabilidad de las Autoridades Gubernamentales vinculadas a la prestación de diversos servicios en el Aeropuerto y a cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos previstos por el Contrato; (xxxii) aclaración respecto a la existencia de los Regímenes Especiales que permiten el descuento de la Retribución de ciertos servicios prestados por el Concesionario; la modificación respecto a los supuestos que alteran el Equilibrio Económico Financiero del Contrato, incorporando los cambios vinculados a tarifas; (xxxiii) la modificación a efectos que los temas tarifarios puedan afectar el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, así como permitir que las discrepancias respecto a si existe ruptura del equilibrio económico financiero esté siempre sujeta a los mecanismos de solución de controversias del Contrato e Concesión; (xxxiv) la aclaración respecto de los alcances del Servicio de Extinción de Incendios (SEI); (xxxv) la modificación de la asignación de responsabilidades en el cuadro de responsabilidades de los servicios de aeronavegación; (xxxvi) la modificación respecto a la obligación del Concesionario de mantener permanentemente actualizados los equipos utilizados para la seguridad en el aeropuerto y la aclaración respecto de los alcances de la Seguridad de la Aviación (AVSEC) a cargo del Concesionario; (xxxvii) la creación de una Tarifa Especial por Seguridad; (xxxviii) modificación respecto de la forma de asignación de los



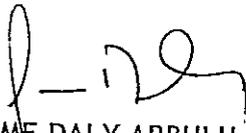
locales y servicios para líneas aéreas; (ixl) modificación respecto del mecanismo de fijación tarifaria y aplicación de la Retribución respecto de la playa de estacionamiento vehicular; (xl) la modificación de los alcances del servicio de Seguridad Aeroportuaria - AVSEC, como parte de los Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA; (xli) la eliminación de la obligación de instalar Sistemas de Agua Potable en los futuros Puentes de Embarque a ser instalados por el Concesionario; (xlii) el establecimiento de un derecho de preferencia a favor del Concesionario respecto de cualquier asignación de áreas que las Fuerzas Armadas o CORPAC decidiera hacer respecto de terrenos adyacentes al Aeropuerto o integrantes del mismo; (xliii) la aclaración de los alcances de la obligación de Saneamiento de Terrenos por parte del Concedente; (xliv) la aclaración respecto a que aquellos Requisitos Técnicos Mínimos vinculados a actividades llevadas a cabo por Autoridades Gubernamentales será responsabilidad del Concedente; (xlv) la aclaración respecto al ancho libre de obstáculos que debe existir en el corredor del Terminal; (xlvi) la modificación de los alcances de la obligación de control de polvo de erosión, polvo y peligro aviar por parte del Concesionario en la plataforma; (xlvii) el ajuste de algunas inconsistencias existentes en el anexo referido a los Requisitos Técnicos Mínimos y (xlviii) la modificación de las tablas de escalas variables para el desarrollo de infraestructura del terminal internacional y terminal nacional.

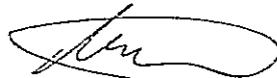
El documento adjunto contiene la exposición de motivos y el debido sustento técnico, jurídico y/o económico por los cuales los cambios propuestos deberían ser materia de una enmienda al Contrato de Concesión, así como es acompañado por la documentación siguiente:

- 1.- Copia del RUC de nuestra representada.
- 2.- Copia del documento de identidad de nuestros representantes.
- 3.- Copia del documento que acredita la representatividad de los mismos.

Sin otro particular que expresar, agradeciéndoles por adelantado la atención que les merezca la presente solicitud, quedamos de ustedes.

Atentamente,


JAIME DALY ARBULU
Gerente General


GUSTAVO MORALES VALENTÍN
Gerente Central de la Concesión

cc: Srá. Verónica Zavala Lombardi - Ministerio de Transportes y Comunicaciones

RELACIÓN DE MODIFICACIONES PROPUESTAS

Con el fin de adecuar el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (el "Contrato de Concesión") a circunstancias no previstas al momento de la suscripción, se requiere modificar los siguientes numerales: Numeral 1.1 (Definición de "Acreedores Permitidos"), Numeral 1.6 (definición de "Autoridades Gubernamentales"), Numeral 1.20 (definición de "Fuerzas Armadas"), Numeral 1.20 (definición de "Hora Punta"), Numeral 1.26 (definición de "Ingresos Brutos"), Numeral 1.60 (definición de "Valor Contable de las Mejoras"), Numeral 1.61 (definición de "Valor Presente del Flujo de Caja Libre"), Numeral 2.3 (Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales), Numeral 2.5 (Garantía del Estado), Numeral 3.3 (la clasificación del nivel de servicio requerido para las futuras prórrogas de la vigencia de la Concesión), Numeral 5.5 (clarificación respecto de la Obligación de Cooperación del Concedente), Numeral 5.6.2.1 (eliminación de la Segunda Pista como una Mejora Obligatoria y aclaración respecto de que no existen otras Mejoras Obligatorias para el Periodo Remanente de la Concesión, Numeral 5.6.2.2 (fecha de culminación de la construcción y entrada en operación de la Segunda Pista del Aeropuerto, incorporándola como una Mejora Eventual), Numeral 5.7 (modificación de los plazos para la inscripción de las Mejoras referidas a bienes inmuebles a favor del Concedente y al reconocimiento como inversión del valor de las Mejoras realizadas por Operadores Secundarios), Numeral 5.7.1 (eliminación de la obligación de devolver al Concedente los bienes muebles dados de baja por el Concesionario); Numeral 5.7.3 (utilización de la información sobre Precios Unitarios aprobados por OSITRAN para efectos de las fijaciones tarifarias), Numeral 5.9 (precisión respecto de la obligación del Concesionario respecto a la obtención de Licencias de Operación por parte de los Operadores), Numeral 5.15 (obligación de operación simultánea de ambas pistas de aterrizaje en el Aeropuerto); Numeral 5.17 (clarificación respecto de la Garantía de Calidad por parte del Concesionario), Numeral 6.1 (modificación del mecanismo para la solución de las controversias surgidas como consecuencia de la fijación de Tarifas y aclaración de la forma de aplicación del Factor de Productividad a los ajustes a las tarifas cobradas por el Concesionario), Numeral 9.1.11 (aclaración respecto de la Garantía del Concesionario con respecto al cumplimiento de las Leyes), Numeral 14.2.2 (modificación respecto de los estándares que el Aeropuerto debe cumplir durante la vigencia de la Concesión), Numeral 15.2.8 (aclaración respecto al Cierre del Aeropuerto como Incumplimiento del Concesionario), Numeral 15.7.5 (modificación respecto del plazo en el que el Concedente pagaría a los Acreedores Garantizados Permitidos el Valor Contable de las Mejoras en caso de caducidad de la concesión, así como la aclaración respecto de los descuentos que podrá realizar), Numeral 17.3 (aclaración respecto de la elección del Perito en el caso de Controversia Técnica), Numeral 17.4 (posibilidad de someter Controversias No Técnicas de Mayor Valor a un arbitraje ante la Cámara de Comercio de Lima), Numeral 18.1 (aclaración respecto del derecho a presentar auditorías ambientales complementarias y de la responsabilidad por las actividades de limpieza y mitigación ambiental a cargo del Concedente, en especial respecto de los terrenos aún no entregados por el Concedente), Numeral 18.2.4 (aclaración respecto de la obligación del Concesionario de minimizar la contaminación causada como consecuencia de las actividades en el Aeropuerto) Numeral 20.2.1 (eliminación de la obligación de contratar una póliza de guerra), Numeral 24.2 (modificación de la obligación de confidencialidad a cargo del Concesionario, Operadores e Inversionistas Estratégicos), Numeral 24.11 (aclaración de las obligaciones del Concedente respecto del cumplimiento de los estándares de servicio en el Aeropuerto), Numeral 24.13 (aclaración respecto a la existencia de los Regímenes Especiales), Numeral 26.2 (permitir que los temas tarifarios puedan afectar el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión), Numeral 26.4 (permitir que las discrepancias respecto a si existe ruptura del equilibrio económico financiero siempre esté sujeta a los mecanismos de solución de controversias del Contrato de Concesión), Segundo Párrafo del Anexo 3 (respecto al nivel de servicio exigido para la operación del Aeropuerto), el Numeral 1.1 del Anexo 3 (aclaración

de los alcances del Servicio de Extinción de Incendios - SEA), Numeral 2.1.2 del Anexo 3 (aclaración respecto de los alcances del Servicio de Transporte de Pasajeros: Terminal - Avión), Apéndice 1 del Anexo 3 (modificación de la asignación de responsabilidades en el cuadro de responsabilidades de los servicios de aeronavegación), Numeral 1 del Anexo 4 (aclaración respecto a la obligación del Concesionario de mantener permanentemente actualizados los equipos utilizados para la seguridad en el aeropuerto, así como respecto a los alcances de la Seguridad de la Aviación - AVSEC), Numeral 1.1.a) del Anexo 5 (modificación de los porcentajes de las tarifas de TUUA Internacional transferidos a CORPAC), Numeral 1.1.b del Anexo 5 (modificación de los porcentajes de las tarifas de Aterrizaje y Despegue transferidos a CORPAC), Numeral 1.1.a.1 del Anexo 5 (aclaración respecto a la facultad del Concesionario de cobrar TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia), Numeral 1.1.e del Anexo 5 (aclarar la facultad del Concesionario de cobrar una tarifa por el servicio de transporte regular de pasajeros desde / hacia las aeronaves), Numeral 1.1.f del Anexo 5 (crea una Tarifa especial por Seguridad a favor del Concesionario), Numeral 2.1 del Anexo 5 (modificación respecto de la forma de asignación de los locales y servicios para líneas aéreas), Numeral 3.2 del Anexo 5 (modificación respecto del mecanismo de fijación de la tarifa y aplicación de la Retribución respecto de los ingresos provenientes de la playa de estacionamiento vehicular), Numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 5 (modificación de las Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA y aclaración respecto a que dichos servicios deben estar a disposición de los pasajeros); Apéndice 2 del Anexo 5 (aclaración respecto de la forma de aplicación del factor de productividad a los ajustes a las tarifas cobradas por el Concesionario), Numeral 2.1.1 - C.6 del Anexo 6 (eliminación de la obligación de instalar Sistemas de Agua Potable en los futuros Puentes de Embarque a ser instalados por el Concesionario), Numeral 2.5 del Anexo 7 (establecimiento de un derecho de preferencia a favor del Concesionario respecto de cualquier asignación de áreas que las Fuerzas Armadas o CORPAC decidiera hacer respecto de terrenos adyacentes al Aeropuerto o integrantes del mismo), Numeral 1.1 del Anexo 9 (modificación del porcentaje de participación de CORPAC respecto de los ingresos obtenidos por aterrizaje y despegue en el Aeropuerto y respecto de la TUUA internacional), Numeral 2 del Anexo 11 (aclaración de los alcances de la obligación de Saneamiento de Terrenos por parte del Concedente), Numeral 1.1 del Anexo 14 (aclaración respecto a que aquellos Requisitos Técnicos Mínimos vinculados a actividades llevadas a cabo por Autoridades Gubernamentales será responsabilidad del Concedente), Numeral 1.22.1.B.7 del Anexo 14 (aclaración respecto al ancho libre de obstáculos que debe existir en el corredor del Terminal), Numeral 1.25 del Anexo 14 (modificación de los alcances de la obligación de control de polvo de erosión, polvo y peligro aviar por parte del Concesionario en la plataforma), Numeral 1.27 del Anexo 14 (concordancia respecto del Programa de Desarrollo para el Periodo Inicial), Numeral 1 del Anexo 19 (modificación respecto de la Categoría IATA a ser cumplida por el Aeropuerto), Numeral 3 del Anexo 19 (fecha en la cual la segunda pista de aterrizaje del Aeropuerto debe estar construida) y parte final del Anexo 19 (la modificación de las tablas de escalas variables para el desarrollo de infraestructura del terminal internacional y terminal nacional); tal y como se señala a continuación:

Sólo con fines referenciales los cambios propuestos se encuentran en letras cursivas y subrayados - en el caso de los textos nuevos -, así como con doble tachado - en el caso de los textos eliminados -, lo cual permitirá su rápida ubicación y, finalmente, una más eficiente revisión de nuestra propuesta.

1. Modificaciones referidas al Nivel de Servicio en el Aeropuerto.

(Contrato: Cláusulas 3.3 y 14.2.2; Anexo 3: Segundo Párrafo; Anexo 19: Numeral 1)

El primer grupo de modificaciones propuestas busca ajustar el nivel de servicio exigido en el Contrato de Concesión, a las reales necesidades de infraestructura del mercado en el cual el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez desarrolla sus operaciones.

Al respecto, es pertinente recordar que el sobre dimensionamiento o el exceso de requerimientos respecto a la infraestructura del Aeropuerto, se traduce de manera directa y proporcional en incrementos en las tarifas y cargos de acceso que el Concesionario debe cobrar a efectos de recuperar las inversiones efectuadas.

En ese contexto, debemos mencionar – respecto a los niveles de servicio IATA - que el Manual Referencial para el Desarrollo de Aeropuertos ¹ – Novena Edición, en su Sección F.9.1.2 – páginas 179 a 180 establece respecto al nivel de servicio IATA B: “Nivel elevado de servicio. Condiciones de flujo estables con muy pocos retrasos y nivel elevado de confort”, mientras que respecto al nivel de servicio IATA C establece: “Nivel C – Buen nivel de servicio. Condiciones de flujo estables, retrasos aceptables y buen nivel de confort. [...] El nivel de servicio C es recomendado como el nivel de diseño mínimo, en la medida que conlleva un buen nivel de servicio a costos razonables”.

Considerando lo anterior, así como la necesidad de que el Aeropuerto sea diseñado y construido siguiendo criterios de eficiencia – lo que lleva a que la determinación de la dimensión de la infraestructura sea la adecuada – consideramos que el nivel de servicio a ser implementado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez debería ser modificado a efectos de que el mismo sea fijado en IATA C.

Es de señalar que esta cambio beneficiaría tanto a los usuarios como al propio Estado, dado que se contará con una infraestructura idónea para la atención del flujo de pasajeros en el Aeropuerto, por lo cual los primeros pagarán un precio más adecuado por la utilización de la infraestructura aeroportuaria –al estar el mismo fijado atendiendo a criterios de dimensionamiento eficiente de la infraestructura e inversiones-, mientras que el Estado actuará de manera consecuente con el principio regulatorio de sostenibilidad de la oferta, garantizando de esa forma la disponibilidad de un servicio para los usuarios presentes y futuros.

En atención a lo antes expuesto, proponemos lo siguiente:

(a) Proponemos que se modifique el numeral 3.3 de la Cláusula Tercera de la siguiente manera:

“3.3 Prórroga Adicional. La Concesión podrá ser prorrogada discrecionalmente por el Concedente, a solicitud del Concesionario efectuada mediante comunicación por escrito dirigida a OSITRAN con una anticipación no menor de tres (3) años anteriores al vencimiento de la primera prórroga.

El Concedente procederá a evaluar tal solicitud, sólo si OSITRAN certifica que el Concesionario cumplió satisfactoriamente con las obligaciones establecidas en el presente Contrato así como con mantener el Aeropuerto, en todos sus ámbitos, en el nivel B C de IATA o el que lo sustituya; sin perjuicio de su derecho de renegociar el monto de la Retribución, entre otras condiciones, de considerarlo pertinente.”

¹ Airport Development Reference Manual – IATA 9th Edition.

(b) Proponemos que se modifique el numeral 14.2.2 de la Cláusula Décimo Cuarta de la manera siguiente:

"14.2.2 Asegurar que el Aeropuerto se encuentre en buenas condiciones de operación, salvo el desgaste por el uso normal y el transcurrir del tiempo, como se defina en las especificaciones técnicas respectivas, manteniéndose como mínimo en el nivel "~~B~~-C" en estándares de IATA o el que lo sustituya hasta el final de la Vigencia de la Concesión."

(c) Proponemos modificar el segundo párrafo del Anexo 3 de la manera siguiente:

"[...] Dichas Operaciones deberán ser llevadas a cabo de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínicos establecidos en el Anexo 14 del presente Contrato, debiendo llegar a la Categoría ~~B~~-C de IATA o el que lo sustituya al octavo año de Vigencia de la Concesión, manteniéndose dicha categoría en todas las Operaciones durante toda la Vigencia de la Concesión. [...]"

(d) Proponemos que se modifique el numeral 1 del Anexo 19 de la siguiente manera:

"1. Nivel de Servicio Establecido para la Terminal de Pasajeros:

La Categoría "C" de IATA o el que lo sustituya, se ha establecido para el Aeropuerto."

2. Modificaciones referidas a las Mejoras del Periodo Remanente. (Contrato: Cláusula 5.6.2.2; Anexo 19: Numeral 3)

Si bien el Contrato de Concesión incorporó originalmente como única Mejora Obligatoria para el Periodo Complementario a la segunda pista de aterrizaje, esta obligación claramente obedecería a criterios no sustentados en argumentos económicos o técnicos, sino — eventualmente- sustentado en criterios de otra naturaleza, los cuales resultan alejados del principio de eficiencia en el diseño de la infraestructura y proyección de las inversiones.

Como es obvio, pretender que en una fecha determinada se realice una obra de las dimensiones de una pista de aterrizaje -con independencia de la necesidad / demanda que, por razones de las operaciones aeroportuarias, se tuviera de la misma-, conlleva directamente a un injustificado incremento en las tarifas y/o cargos de acceso, los cuales finalmente serán soportados por los usuarios del Aeropuerto.

Es en tal sentido, que la construcción de una segunda pista de aterrizaje debe ser evaluada considerando las necesidades de los propios usuarios, es decir, atendiendo al incremento en el volumen de tráfico de aeronaves en el Aeropuerto y por tanto la demanda por la nueva pista de aterrizaje.

Estando a dichos argumentos proponemos que sean el criterio utilizado por la F.A.A. (Federal Aviation Authority) el que sirva como pauta para la determinación del momento en que una segunda pista resulta necesaria en el Aeropuerto, el mismo que se sustenta en la constatación de retrasos en las operaciones de aterrizaje o despegue por razones de limitación de la infraestructura (sistema de aterrizaje y despegue) y no por otras razones.

Conforme a lo dispuesto en el '1998-2002- NPIAS -National Plan for Integrated Airports Systems- y en el 'F.A.A. Advisory Circular – Airport Capacity and Delay AC-150/5060-5', se define como "aceptables" retrasos promedio diarios por operación de aeronave de entre tres

(3) y cinco (5) minutos, tiempo por sobre el cual se considera que se estaría imponiendo una sobre carga innecesaria en el Sistema de Control de Tráfico Aéreo.

En tal sentido, a efectos de ubicar al Aeropuerto dentro del rango señalado, proponemos que se tome cinco (5) minutos como promedio de retraso diario por aeronave, como el gatillo o 'trigger' que haga necesaria la segunda pista referida. Ello permitiría que la mencionada pista esté construida y lista para ser utilizada en el momento en que resulte realmente necesaria para los usuarios, evitando de esa manera sobredimensionar la infraestructura y la realización de inversiones ineficientes –que, como se ha mencionado, en corto plazo se podrían traducir en incrementos innecesarios en las tarifas y/o cargos de acceso.

Como resulta evidente, el resultado final que se buscaría con estas propuestas de modificación consiste en incorporar en el Contrato de Concesión criterios de eficiencia en cuanto a la realización de inversiones y proteger de sobre costos innecesarios tanto a los usuarios (aerolíneas, pasajeros, etc.) como al Concesionario, para lo cual la segunda pista dejaría de ser la única una Mejora Obligatoria para el Periodo Remanente y pasaría a ser una Mejora Eventual.

En atención a lo antes expuesto, proponemos lo siguiente:

(a) Proponemos que se modifique el numeral 5.6.2.1 de la siguiente manera:

5.6.2.1 Mejoras Obligatorias

~~El Concesionario está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación al final del décimo cuarto año de Vigencia de la Concesión o en cualquier caso, no antes de cinco (05) años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario, en conjunto y en una sola oportunidad, el área requerida para la ampliación del Aeropuerto de acuerdo con lo establecido en el numeral 5.23. En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan inútil, o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contando, previamente, con la opinión técnica de OSITRAN podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar al finalizar el noveno año de Vigencia de la Concesión. Lo establecido en el párrafo precedente no podrá ser materia de lo estipulado en la Cláusula 17 del presente Contrato. Las que en su caso establezca el Anexo 6. El presente contrato no prevé la ejecución de Mejoras Obligatorias para el Periodo Remanente."~~

(b) Proponemos que se modifique el numeral 5.6.2.2 de la siguiente manera:

5.6.2.2 Mejoras Eventuales

Basadas en el volumen de tráfico y otras consideraciones que se den en el curso ordinario de la operación del Aeropuerto, sin incluir los datos extraordinarios resultantes de eventos únicos, o no repetibles sobre bases periódicamente previsibles, tales como guerra, emergencia nacional, catástrofe natural y eventos deportivos, turísticos o culturales no celebrados periódicamente en el Perú. Estas consideraciones están contenidas en el Anexo 19.

Sin perjuicio de lo arriba indicado, el Concesionario construirá una segunda pista de aterrizaje de tal manera que la misma se encuentre lista para operar en la fecha a

partir de la cual el promedio de retraso diario por avión originado por falta de capacidad o de infraestructura aeroportuaria, sea superior a cinco minutos, y siempre que hubieran transcurrido cuando menos cinco (05) años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario, en conjunto y en una sola oportunidad, el área requerida para la ampliación del Aeropuerto de acuerdo con lo establecido en el numeral 5.23."

(c) Proponemos que se modifique el numeral 3 del Anexo 19 de la manera siguiente:

"3. La segunda pista de aterrizaje deberá estar construida y lista para entrar en operación ~~al final del décimo primer año de Vigencia de la Concesión~~ conforme a lo dispuesto en el numeral 5.6.2.2."

3. Modificaciones referidas a la posibilidad de cobrar una tarifa por el Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal – Avión) en Buses.

(Anexo 3: Numeral 2.1.2; Anexo 5: 1.1 e, Apéndice 1 Numeral 1.1)

Estas propuestas de modificación buscan el reconocimiento expreso e indubitable del derecho del Concesionario de cobrar por el servicio regular de transporte entre el terminal y las aeronaves, el mismo que, no obstante desprenderse del propio Contrato de Concesión, OSITRAN ha negado a través de una interpretación, en nuestra opinión errada y alejada del texto contractual y de la común intención de las Partes al celebrar dicho contrato así como de la práctica internacional de la industria aeroportuaria en otros países.

Al respecto, es necesario tomar en cuenta que conforme al Anexo 6 del Contrato de Concesión² (Anexo que constituye parte integrante del contrato referido y que, como tal, es fuente de derechos y obligaciones para las partes), se señala expresamente que el Servicio de Transporte de pasajeros en Buses será cobrado a las aerolíneas. Adicionalmente, el cálculo de ingresos que el Concesionario realizó de manera previa a la presentación de la Oferta Técnica dentro de la licitación pública para la Concesión del Aeropuerto (que luego se integraría como parte del Contrato de Concesión como Anexo 6), considera a los ingresos derivados del servicio de transporte de pasajeros y tripulantes entre el terminal y las aeronaves, como ingresos del Concesionario.

Por otro lado, consideramos importante resaltar al menos dos aspectos: (i) el servicio de transporte de pasajeros al que alude el actual texto del acápite 2.1.2 no sólo se circunscribe literalmente a los casos excepcionales (y no a los regulares, como ha pretendido sustentar OSITRAN) sino que se limita a la conexión entre aeronaves y el Espigón Internacional, con lo cual resulta evidente que, aún aceptando la inválida tesis de OSITRAN de que el numeral 2.1.2 comprende tanto el servicio regular de transporte, si se tratase del servicio prestado entre la aeronave y el Espigón Nacional el mismo no resultaría incluido en la TUUA; y (ii) que es poco razonable sostener que el Contrato de Concesión pretenda atribuir el pago de dicho servicio a los pasajeros (a través de la TUUA), en tanto es claro que por naturaleza el transporte regular referido constituye una facilidad puesta a disposición de las aerolíneas para permitir el traslado de sus respectivos pasajeros y tripulaciones a las aeronaves; ello más aún considerando que el servicio en cuestión es alternativo al prestado a las propias aerolíneas mediante los puentes de abordaje (mangas), el cual también es un servicio prestado a favor de, y cobrado a, las aerolíneas.

Adicionalmente, debemos indicar que es un estándar de la industria aeronáutica que el servicio de traslado de pasajeros en buses - en tanto servicio alternativo al del brindado a través de los

² Página (folio) 0811.

Puentes de Embarque (PLB o las mangas) - sea cobrado a las aerolíneas. Ello se puede verificar al constatar que dicha tarifa es cobrada en distintos aeropuertos de la región, entre los que podemos mencionar los aeropuertos en: Perú (Aeropuerto Velasco Astete - Cuzco), Argentina (Aeroparque Jorge Newberry y Aeropuerto Internacional de Ezeiza), Bolivia (Aeropuerto de Viru Viru), Brasil (Aeropuerto de Sao Paulo - Guarulhos), Chile (Aeropuerto Arturo Merino Benites), Colombia (Aeropuerto Internacional El Dorado), Costa Rica (Aeropuerto Internacional Juan Santa María), Ecuador (Aeropuerto Internacional de Guayaquil y Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre), EEUU (Miami International Airport), España (Aeropuerto de Madrid – Barajas), México (Aeropuerto de Cancún, Aeropuerto Internacional de México), Paraguay (Aeropuerto Internacional Silvio Pettirrosi), Uruguay (Aeropuerto Internacional de Carrasco) y Venezuela (Aeropuerto Internacional de Maiquetía – Simón Bolívar), entre otros.

En ese sentido, es importante que se reconozca de manera expresa lo que de forma implícita –aunque claramente, en nuestra opinión- ya prevé el Contrato de Concesión: el servicio de transporte al que hace alusión la disposición bajo comentario, el mismo que se encuentra incluido entre los servicios correspondientes a la TUUA, no comprende al servicio regular de traslado de pasajeros y tripulantes entre el terminal y las aeronaves, por lo que debe ser materia de una tarifa independiente que debe ser cargada a las aerolíneas.

En atención a lo antes expuesto, proponemos lo siguiente:

- (a) Proponemos modificar el primer párrafo del numeral 2.1.2 del Anexo 3 y añadir un párrafo adicional, según el siguiente detalle:

"2.1.2. Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal-Avión)

Servicio que se presta en el Aeropuerto a fin de transportar, en casos excepcionales - como por ejemplo el transporte en ambulancia u otro medio distinto del uso de mangas o buses-, a los pasajeros desde/hacia las aeronaves y el ~~pasaje de llegada del Espigón Internacional~~ Terminal.

Queda excluido de este Servicio (y por lo tanto del ámbito de cobertura de la TUUA) el transporte regular que se presta en favor de las aerolíneas para el traslado de las tripulaciones y pasajeros desde/hacia las aeronaves estacionadas en posiciones remotas y el Terminal."

- (b) Proponemos que se incluya un literal adicional (e) al numeral 1.1 del Anexo 5, de acuerdo al texto siguiente:

"1.1 e. Transporte regular de pasajeros y/o tripulantes.

La tarifa a ser aplicada a las aerolíneas por el transporte regular de pasajeros y/o tripulantes entre las aeronaves y el Terminal y viceversa, será de US \$11.86 por movilización, monto al que se deberán agregar los tributos de ley que correspondan. Se entiende por movilización a cada uno de los viajes realizados por los vehículos destinados a la prestación de dicho servicio.

Dicha tarifa será ajustada por OSITRAN cada tres años, de manera tal que dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la fecha de entrada en vigencia de la misma."

- (c) Proponemos que se modifiquen los alcances del servicio de transporte de pasajeros en buses en el numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 5 de la siguiente manera:

[...]

- Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave de acuerdo a lo establecido en el Anexo 3 numeral 2.1.2.

[...]

4. Modificaciones referidas al desarrollo de la metodología de Ajuste de Tarifas por Factor de Productividad (RPI – X).

(Contrato: Cláusula 6; Anexo 5: Apéndice 2)

La incorporación de la metodología de Ajuste por Factor de Productividad (RPI –X) está sustentada en la necesidad que OSITRAN ejerza su función reguladora, sujetándose a los principios de libre acceso, promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura, sostenibilidad de la oferta, eficiencia, equidad, no discriminación, transparencia, predictibilidad, uniformidad y costo-beneficio, entre otros.

En aplicación de los principios de predictibilidad y de uniformidad, OSITRAN deberá garantizar la consistencia en la aplicación de las metodologías de fijación y revisión de los sistemas Tarifarios. En general, el regulador debe facilitar la operación del sistema tarifario en la infraestructura de transporte, así como la relación entre las Entidades Prestadoras y los Usuarios, otorgándole la predictibilidad necesaria al ejercicio de la función reguladora y contribuyendo a la transparencia en el proceso de fijación y revisión tarifaria, reduciéndose de esta forma la asimetría de información que generalmente surge en estos procedimientos.

En general, la especificación de algunos de los parámetros que se utilizarán para la determinación del ajuste tarifario aplicable a LAP, permitirá que el proceso sea más transparente, así como que sea predecible tanto para el operador de la concesión como para los usuarios de la misma.

Caja Doble (Dual Till) o Caja Única (Single Till):

El primer criterio que se debe definir para llevar a cabo el cálculo del Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) es la determinación del ámbito de la regulación, esto es de los servicios cuyos ingresos deben entrar en los cálculos de costos y tarifas.

Actualmente, existen dos enfoques para la regulación tarifaria en aeropuertos. El primero de ellos es conocido como el enfoque de caja única (*single-till*) y se basa en la idea de que los gastos, ingresos y activos provienen de una "empresa única indivisible". Su principal ventaja es que garantiza que los usuarios de servicios aeroportuarios esenciales se favorezcan de los beneficios provenientes de actividades comerciales, vía un subsidio cruzado.³No obstante, tal como señalan Betancor y Rendeiro (2003), la aplicación de este método resulta ineficiente pues los precios de los servicios aeronáuticos quedan por debajo de los costos de provisión de los mismos, particularmente cuando los ingresos comerciales cobran importancia como fuente de ingresos para el concesionario. Así, la aplicación de este enfoque dificulta la solución al problema de la congestión en el tráfico de los aeropuertos que operan bajo esta modalidad.

³ Betancor y Rendeiro (2003:83) en "Privatización y regulación de infraestructura de transporte: Una guía para reguladores", Estache, Antonio y Ginés de Rus (Editores). Banco Mundial. Editorial ALFAOMEGA.

El segundo enfoque de regulación tarifaria es conocido como caja doble (*dual-till*) y se caracteriza por separar las actividades aeronáuticas de las comerciales (no aeronáuticas) para la determinación de la Tarifa Tope. Entre los principales incentivos que otorga se tiene⁴:

- Los precios de los servicios comerciales (no regulados) están configurados para ser maximizadores de beneficios.
- Los precios de los servicios aeronáuticos tienden a estar en el tope, cubriendo los costos.
- La inversión en servicios regulados se puede incrementar cuando la tasa de retorno lo permita.
- Permite la inversión en servicios no regulados siempre que sean comercialmente viables.

A partir de lo expuesto, se tiene que el uso de la Caja Doble refleja de manera más adecuada la aplicación de principios económicos en el tratamiento de servicios regulados y comerciales en la industria aeroportuaria. En particular, la teoría económica de la regulación recomienda que los precios de los servicios regulados reflejen los costos de su provisión, de tal modo de dar señales tanto para que administre la congestión como para que, ante competencia posible o potencial en los servicios comerciales, sea ésta la que discipline precios y el concesionario tenga libertad para adaptarse, por la vía de la administración de su política de precios, a las condiciones de demanda.

En el estudio de revisión de las tarifas de los servicios regulados provistos por CORPAC⁵, OSITRAN señala que, en virtud del principio de sostenibilidad⁶, el nivel de tarifas deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio (incluyendo la retribución al capital), de manera que asegure la continuidad de la oferta de los servicios aeronáuticos. Adicionalmente, se menciona que antes de la concesión del AIJCh, CORPAC administraba la red aeroportuaria bajo el esquema de Single Till (caja única). Por lo tanto, según OSITRAN, dicha revisión se constituyó en el primer intento de aplicar el enfoque del Dual Till (caja doble) para la determinación de las tarifas y por lo tanto resulta lógica su aplicación al AIJCh.

La razón fundamental para aplicar el enfoque de Dual Till se sustenta en que los servicios no aeronáuticos son rentables, por lo que la regulación tarifaria no le debería ser aplicable. Así, los precios de los servicios aeronáuticos deberían determinarse tomando en cuenta el retorno sobre los activos que se utilizan para prestar dichos servicios, sin incluir los servicios comerciales. Asimismo, señala que este enfoque incentivará la inversión en los servicios aeronáuticos regulados y permitirá a su vez que los precios de los servicios comerciales no regulados se establezcan a un nivel tal que refleje la maximización de sus beneficios y las condiciones de competencia de su mercado relevante.

Canastas de Servicios:

⁴ Network Economics Consulting Group - NEGC(2000). "Dual Till" at Sydney Airport, Final Report, Mayo, Disponible en:
<http://www.accc.gov.au/content/item.phtml?itemId=333752&nodeId=file3f1e1e48d813d&fn=NEGC-SACL%20dual%20v%20single%20till.pdf>

⁵ Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados Provistos por CORPAC-Versión 3. Gerencia de Regulación-OSITRAN. Lima, 6 de mayo de 2004. En <http://www.ositran.gob.pe/documentos/EST-Tarifas-CORPAC-060504v3.pdf>.

⁶ La Fijación de las Tarifas de CORPAC se publicó en Mayo de 2004 cuando estaba vigente los Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión Tarifaria (Resolución del Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN), remplazado posteriormente por el Reglamento General de Tarifas (Resolución del Consejo Directivo N° 043-2004-CD/OSITRAN) publicado en setiembre de 2004. En ambos instrumentos regulatorios se establece el principio de sostenibilidad, siguiendo el marco de los principios regulatorios contenidos en el Reglamento General de OSITRAN (D.S. N° 010-2001-PCM).

La regulación por RPI – X se puede aplicar a cada servicio regulado de manera individual, en el extremo de la inflexibilidad, o todos los servicios tomados en conjunto.

Uno de los objetivos de la regulación por incentivos es dar flexibilidad al concesionario para enfrentar una creciente competencia en los servicios que provee. Esto implica, para la regulación, dar flexibilidad al concesionario para manejar las tarifas reguladas actualmente cobradas, en el marco de una política comercial más amplia que le permita ser más eficiente y aumentar la demanda.

De este modo, para la determinación de las tarifas máximas se deberá constituir una sola canasta con todos los servicios regulados, sobre la base de los siguientes criterios:

- a) el tope se aplicará al promedio ponderado de las tarifas de los servicios que conforman la canasta regulatoria de servicios.
- b) los ponderadores serán los ingresos relativos de cada uno de los servicios.

El Factor “S”:

Si bien en la regulación pura de RPI-X se exige compartir las ganancias de productividad, o de eficiencia, que la firma regulada puede estar haciendo, esta aplicación pura puede ser modificada para dar cuenta de ampliaciones no esperadas en los costos de seguridad, generados por cambios en las normativas dispuestos por las autoridades supranacionales o locales referidos a aspectos de seguridad innatos a la actividad aeroportuaria, que necesitan ser financiadas mediante cobros a los usuarios.

En este caso, ya no solo se descuenta un factor X a la velocidad de crecimiento de precios al consumidor, sino se agrega un factor S⁷, de tal modo que las tarifas crezcan en términos reales, con lo cual la fórmula de revisión tarifaria toma la forma, solo en estos casos, de RPI – X + S. En caso de no incorporarse el Factor S, entonces deberá establecerse una nueva tarifa para permitir al Concesionario recuperar los costos involucrados en la provisión de lo requerido para satisfacer dichos requerimientos de seguridad adicionales, incluyendo el retorno del capital.

De esta forma, las exigencias adicionales en términos de seguridad impuestas tanto por autoridades nacionales como supranacionales, son transferidas con un año de retraso a los usuarios de los servicios (pasajeros).

Revisión de Tarifas (de los servicios regulados) mediante el mecanismo “RPI – X”:

Existen varios enfoques para la determinación de Factor X, siendo dos de los principales el de los “building blocks”⁸ y el diferencial de productividad. Sappington⁹ señala que si bien cada enfoque implica una metodología diferente, los principios que persiguen son similares. En efecto, ambos buscan proveer de incentivos a la empresa regulada para que opere eficientemente; y también limitar las ganancias extra normales persistentes.

⁷ Existe evidencia de otros ajustes para mantener neutralidad de ingresos en los casos de algunos en aeropuertos en Europa a través de la incorporación de factores “d”, diseñados para compensar los ingresos perdidos por la incorporación al Mercado Común Europeo y la desaparición de los ingresos de ventas *duty free*.

⁸ Aplicado en la regulación de los servicios aeroportuarios del Reino Unido.

⁹ Informe de asesoría “Comentarios y Análisis del Factor de Productividad propuesto por Osiptel para el Plan de Regulación por Precios Tope 2004-2007. Aplicación de la Variable M”, solicitado por Osiptel a David E. M. Sappington. Disponible en:

<http://www.osiptel.gob.pe/Index.ASP?T=T&IDBase=0&P=%2FOsiptelDocs%2FGCC%2FSOBRE%5FOSIPTEL%2F%2E%2E%2F%2E%2E%2FTemporal%2520PDF%2FTRADUCCION%2DCOMENTARIOS%2520Y%2520ANALISIS%2DOSIPTEL%2520revised%2520%5F2%5F%2Epdf> Revisado el 26 de abril de 2006.

Por otro lado, la experiencia regulatoria local muestra que el enfoque utilizado en la determinación del Factor X es el de diferencial de productividad¹⁰.

$$X = (T - T^E) + (\Delta W^E - \Delta W)$$

Donde:

- T : Es el promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores del Concesionario.
- T^E : Es el promedio de la variación anual de la productividad de la economía.
- ΔW^E : Es el promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.
- ΔW : Es el promedio de la variación anual del precio de los insumos del Concesionario.

El cálculo del factor X requiere así de la estimación de estos cuatro parámetros. En el caso particular del AIJCh, se debe considerar:

- **Tasa de crecimiento de la productividad del Concesionario**

Esta es la variable que recoge los datos específicos de servicios y costos del Concesionario con relación a la provisión de los servicios materia del cálculo del Factor X a utilizarse para la revisión tarifaria. Los servicios se deben clasificar en grandes agregados que guarden relación con las principales actividades que comprende el proceso productivo del aeropuerto. Así, los servicios que deben ser considerados para la regulación de Tarifas Máximas reguladas del AIJCh bajo el esquema de Caja Doble (Dual till) son:

- a) TUUA
- b) Aterrizaje y Despegue de Aeronaves.
- c) Estacionamiento de Aeronaves
- d) Uso de Puentes de Embarque
- e) Carga aérea

Por su parte, los insumos deben corresponder a los costos y gastos requeridos para la provisión de los servicios regulados. La variedad de insumos se agrupa en tres categorías: capital, trabajo y "materiales".

- El capital debe ser desagregado utilizando el método de la división contable de la cuenta Inmuebles Maquinaria y Equipo. Para la determinación del flujo potencial de servicios del capital, se debe utilizar el método de inventarios perpetuos. Adicionalmente, el gasto nominal asociado al flujo potencial de servicios de capital es el producto del "precio" del capital por el flujo de servicios de capital, donde el "precio" del servicio de capital debe obtenerse de la siguiente ecuación:

$$P_{i,j} = \left[\frac{\mu_{i,j} d_i + \mu_{i,j-1} r_{i,j} - (\mu_{i,j} - \mu_{i,j-1})}{(1 - t_c)} \right]$$

Donde:

- j : Corresponde al periodo de información histórica para la cual se realiza el cálculo.

¹⁰ La experiencia regulatoria local muestra que el enfoque utilizado en la determinación del Factor X es el de diferencial de productividad. Así, en la primera y segunda determinación del Factor X en el sector telecomunicaciones se define el factor X como el diferencial de precios de insumos y productividad de la empresa concesionaria respecto a la economía. Esta misma aproximación se utiliza en la determinación del Factor de Productividad para la regulación tarifaria para el Terminal Portuario de Matarani.

- $\mu_{i,j}$: Es el precio de compra del activo i en el periodo j . El precio de los activos se puede aproximar mediante el Índice de Precios al por Mayor, por lo tanto, el precio de compra del activo se reduce a μ_j .
 - d_i : Es la tasa de depreciación del activo i . Esta tasa es diferente para cada uno de los componentes de la cuenta contable Inmuebles, Maquinaria y Equipos.
 - $r_{i,j}$: Es el costo de oportunidad del capital del activo i en el periodo j . Se asume que este costo es similar para todos los activos, por lo que su expresión se reduce a r_j .
 - t_e : Es la tasa efectiva de impuesto.
- La unidad de cálculo de la productividad de la mano de obra empleada por el concesionario debe ser las horas-hombre de trabajadores eventuales, estables y outsourcing directamente relacionados con la operación del aeropuerto. El número de horas hombre debe obtenerse de multiplicar, para cada categoría laboral, el número de empleados a fines de diciembre de cada año, las horas de trabajo al día y el número de días laborables al año. El gasto de personal corresponde al registro de la contabilidad regulatoria.
 - La categoría "materiales" representa todos los bienes y servicios adquiridos por el concesionario para proveer los servicios aeroportuarios que serán regulados. Deben considerarse las siguientes cuatro categorías: Mantenimiento, Servicios de Terceros, Retribuciones y Otros Costos. El volumen físico de estas categorías se obtiene de dividir su gasto entre el Índice de Precios al por Mayor.

La variación agregada de cada una de estas categorías se debe de obtener al aplicar el Índice de cantidades de Tornqvist tal como se realizó en la primera fijación tarifaria del Terminal Portuario de Matarani.

Los principales enfoques para la medición de la eficiencia y la productividad son el análisis de números índices basados en precios y el análisis de fronteras eficientes, en particular, bajo la forma del análisis envolvente de datos (DEA).

- Por un lado, los Números Índices constituyen el enfoque tradicional para medir la productividad total de factores. Esta metodología no requiere de una gran cantidad de información, y en el extremo, le basta con datos de precios y cantidades de insumos y productos para dos o más periodos. Adicionalmente, es un método reproducible y transparente que captura la eficiencia asignativa.
 - Por otro lado, el Análisis de la Envolvente de Datos (DEA) constituye un método de programación lineal que permite construir una frontera de producción no paramétrica, y que requiere una importante cantidad de datos, y de buena calidad a lo largo del horizonte de análisis, sobre insumos y productos para una muestra de empresas a lo largo de un periodo determinado de tiempo. No obstante, esta metodología requiere de muestras grandes para obtener estimaciones robustas, las que pueden no estar disponibles en los comienzos de la tarea regulatoria¹¹.
- Tasa de crecimiento de la productividad de la economía

¹¹ Coelli, et al. (2003:19). Una introducción a las medidas de eficiencia: Para reguladores de servicios públicos y de transporte. Banco Mundial. Editorial ALFAOMEGA.

El uso de la productividad anual de la economía para el periodo de análisis calculada sobre la base del método de la "contabilidad de crecimiento" considerando la aproximación del PBI potencial.

- **Tasa de crecimiento del precio de los insumos del Concesionario**

La estimación de la variación del precio de los insumos de la empresa se obtiene de la siguiente ecuación:

$$\frac{G_j}{G_{j-1}} = \frac{\bar{P}_j \times \bar{Q}_j}{\bar{P}_{j-1} \times \bar{Q}_{j-1}}$$

Donde:

G_j : Es el gasto total en insumos del período j . Similarmente para el período $j-1$.

\bar{P}_j : Es el precio del índice agregado de insumos del período j . Similarmente para el período $j-1$.

\bar{Q}_j : Es el volumen agregado de insumos correspondiente al período j . Similarmente para el período $j-1$.

Aplicando logaritmo a la ecuación anterior se obtiene la siguiente expresión:

$$\underbrace{\ln G_j - \ln G_{j-1}}_{\text{Variación del gasto}} = \underbrace{(\ln \bar{Q}_j - \ln \bar{Q}_{j-1})}_{\text{Índice agregado de insumos}} + \underbrace{(\ln \bar{P}_j - \ln \bar{P}_{j-1})}_{\text{Variación del precio de insumos}}$$

Despejando la variación de precios de los insumos se obtiene:

$$\underbrace{(\ln \bar{P}_j - \ln \bar{P}_{j-1})}_{\text{Variación del precio de insumos}} = \underbrace{(\ln G_j - \ln G_{j-1})}_{\text{Variación del gasto}} - \underbrace{(\ln \bar{Q}_j - \ln \bar{Q}_{j-1})}_{\text{Índice agregado de insumos}}$$

De esta última ecuación se concluye que la variación del precio de los insumos de la empresa (término del lado izquierdo de la ecuación) es igual a la variación del gasto agregado menos la variación del índice agregado de la cantidad de insumos.

- **Tasa de crecimiento del precio de los insumos de la economía.**

La tasa de crecimiento de los precios de los insumos de la economía peruana debe estimarse utilizando la identidad propuesta en el estudio tarifario de Matarani¹².

Esta identidad señala que dicha tasa es igual a la suma algebraica de las tasas de crecimiento de los precios de los bienes finales de la economía y de la productividad de la economía¹³.

$$\Delta W^E = \Delta P^E + \Delta PTF^E$$

¹² Barrantes, Tamayo y de la Cruz (2004). La Regulación por Price Cap: Problemas prácticos en la estimación del Factor de Productividad para un puerto concesionado". Novena Reunión Anual de LACEA. Noviembre de 2004.

¹³ Es decir, si la economía siempre está en equilibrio y existe competencia, el precio de los bienes finales seguirá la evolución del precio de los insumos y el traslado de las ganancias de eficiencia (mayor productividad). En el extremo, cuando las ganancias de productividad son cercanas a cero, los precios finales cambiarán en la misma proporción que el cambio en el precio de los insumos.

La productividad de la economía corresponde al valor señalado anteriormente. Para el cálculo de los Factores X deberá utilizarse la variación del precio de los bienes finales de la economía calculada sobre la base del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) utilizando la data histórica acumulada desde el inicio de la concesión hasta la fecha de cierre para cada revisión tarifaria.

Productividad Total de Factores del Concesionario: Selección del Número Índice

El cálculo de la tasa de cambio de la productividad del AIJCh debe utilizar el Índice de productividad de Tornqvist para una empresa multiproducto, con n servicios y m insumos, y que se define de la siguiente manera:

$$IPT = \sum_{i=1}^n \frac{1}{2} (r_i^j + r_i^{j-1}) [\ln y_i^j - \ln y_i^{j-1}] - \sum_{i=1}^m \frac{1}{2} (w_i^j + w_i^{j-1}) [\ln x_i^j - \ln x_i^{j-1}]$$

Variación del Índice Agregado de Servicios
Variación del Índice Agregado de Insumos

Donde:

- r_i^j : Es la participación del ingreso del servicio i en el ingreso total correspondiente al año j . Similarmente para el año $j-1$.
- w_i^j : Es la participación del costo del insumo i en el costo total correspondiente al año j . Similarmente para el año $j-1$.
- $\ln y_i^j$: Es el logaritmo natural del volumen físico del servicio i correspondiente al año j . Similarmente para el año $j-1$.
- $\ln x_i^j$: Es el logaritmo natural del volumen físico del insumo i correspondiente al año j . Similarmente para el año $j-1$.
- n : Es el número de servicios regulados brindados por el Concesionario.
- m : Es el número de insumos utilizados para la prestación de los servicios regulados.

La elección del Índice de productividad de Tornqvist¹⁴ se debe a sus ventajas como son su fundamento sólido en la teoría económica de la producción y su sencillez para la realización de las estimaciones, tal como se describe a continuación:

- La relación entre la productividad total de los factores, medida bajo ciertos supuestos a través del índice de Tornqvist, y los desplazamientos de la función de producción que se atribuyen al cambio tecnológico, está sustentada en la teoría económica de la producción.
- El Índice de Tornqvist es una medida exacta de la productividad si la función de producción es translogarítmica¹⁵ y además es una buena aproximación de segundo orden para el resto de funciones de producción.
- La sencillez del cálculo del índice de Tornqvist permite privilegiarlo frente al índice de Fisher¹⁶ que es también un índice exacto para una función cuadrática y un índice superlativo.

¹⁴ Existen otros índices alternativos como el índice Ideal de Fisher, el índice de Laspeyres, el índice de Paasche y el índice de Malmqvist. Diewert E. y Nakamura (1998) discuten de manera amplia las propiedades de estos indicadores. En: Diewert, Erwin and Alice Nakamura (1998), A Survey of Empirical Methods of Productivity Measurement, SSHRC Research Grant. En <http://lily.spc.uchicago.edu/~klmienni/london/Papers/diewnak.PDF> Revisado el 26 de abril de 2006.

¹⁵ Esta función no impone restricciones a priori sobre las posibilidades de sustitución entre los insumos y los servicios.

²² Coelli, Rao y Battese (1998) señalan que la elección entre ambos índices superlativos no es tan relevante y que en la práctica los resultados obtenidos por ambos son similares. En: COELLI, Tim, D.S. RAO y G. BATTESE (1998), An Introduction to Efficiency and Productivity Analysis, Kluwer Academic Publishers, Boston.

- Orea (2001) señala que la popularidad del Índice de Tornqvist se debe a su bondad en la forma de agregación de los outputs e inputs, y a su forma logarítmica que refleja tasas de crecimiento.

En las revisiones tarifarias posteriores a la primera, las variables de cambio en el precio de los insumos y productividad total de factores deberán ser estimadas para la industria aeroportuaria en su conjunto no para el Concesionario, siempre que ésta sea consistente.

Cálculo del Costo de Capital:

El costo de oportunidad del capital total se mide generalmente a través del CPPC (Costo Promedio Ponderado del Capital) y representa el mínimo retorno económico que una empresa debería obtener a fin de compensar el riesgo de negocio asumido por los inversionistas.

En un contexto en el cual las inversiones se financian con deuda o con capital propio de la empresa, el CPPC es el promedio ponderado de los costos de oportunidad de la deuda y del capital propio. Los ponderadores son la contribución de cada fuente de financiamiento en la estructura de capital de la compañía.

El modelo más utilizado para estimar el costo de oportunidad del capital propio es el Modelo de Valuación de Activos de Capital (o CAPM por sus siglas en inglés). Según este modelo, el costo de oportunidad del capital propio es igual al retorno de un activo libre de riesgo más una prima por el riesgo del negocio. Para el cálculo de este último componente, el CAPM introduce el concepto de β como medida de la sensibilidad de la rentabilidad del negocio frente a la rentabilidad del portafolio de mercado. En otras palabras, " β " representa el riesgo específico (no diversificable) de la compañía.

Para el cálculo del Costo de Capital se empleará el Costo Promedio Ponderado del Capital (CPPC), estimado sobre la base del Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM) utilizando las siguientes fórmulas:

$$CPPC = K_d \cdot D + K_e \cdot E$$

Donde:

K_d	:	costo de la deuda
D	:	% de deuda en la estructura financiera
K_e	:	retorno esperado por los accionistas sobre el capital propio
E	:	% del patrimonio en la estructura financiera

Las variables K_d (costo de la deuda) y K_e (retorno esperado de los accionistas sobre el capital propio o costo de oportunidad de los accionistas) son obtenidas aplicando las siguientes fórmulas de manera consistente con la resolución tarifaria N° 053-2005-CD-OSITRAN, publicada el 5 de setiembre de 2005¹⁷ y el Informe N° 019-05-GRE-OSITRAN, publicado el 12 de mayo de 2005¹⁸:

El costo de oportunidad del capital:

$$K_e = [r_f + \beta_{ap} (r_m - r_f) + r_{pais} + rr + ip]$$

Donde:

r_f	:	tasa libre de riesgo, calculada sobre la tasa promedio de retorno anual, de los bonos del tesoro de los EEUU a 30 años desde el año 1999 a la fecha, de tal forma de evitar sesgos por cotizaciones coyunturales.
β_{ap}	:	Beta apalancado. Medida del riesgo de la inversión. El Beta apalancado debe obtenerse a partir del beta promedio de aeropuertos que coticen en bolsa (excluyendo los valores extremos –el mas alto y el mas bajo–), los cuales deben de des-apalancarse de su estructura deuda/capital y

¹⁷ Resolución de Consejo Directivo N° 053-2005-CD-OSITRAN. Disponible en: <http://www.ositran.gob.pe/documentos/R053-2005-CD.pdf>

¹⁸ Informe N° 019-05-GRE-OSITRAN. Disponible en <http://www.ositran.gob.pe/documentos/Inf-019-05-GRE-OSITRAN.pdf>.

apalancarse de acuerdo con la estructura pro forma de LAP (60:40). La fórmula a utilizar es la siguiente:

$$\beta_{ap} = \beta_{na} [1 + (1 - T) * D / E]$$

β_{na} : Beta no apalancado

T : tasa de impuesto total que (incluye la participación de los trabajadores)

D : % de la deuda en la estructura financiera (60%)

E : % del patrimonio en la estructura financiera (40%)

$r_m - r_f$: Equivale al diferencial del promedio aritmético del rendimiento de mercado (índice S&P 500) y el de la tasa libre de riesgo (bonos del tesoro de EEUU a 30 años).

r_{pais} : riesgo país sobre la base del índice EMBI+ calculado por JPMorgan

rr : Prima por riesgo regulatorio (entre 2% y 6%): Debido a que la empresa concesionaria(LAP) se encuentra dentro de un marco regulatorio y que el ente regulador puede actuar con alguna discrecionalidad sobre la determinación de las tarifas, es necesaria la inclusión de una prima por riesgo regulatorio.

ip : Prima de iliquidez (entre 2% y 5%): Debido a que la empresa concesionaria (LAP) no cotiza en bolsa y que no tiene un mecanismo de salida inmediato, es necesario considerar una prima por iliquidez.

El costo de la deuda:

$$K_d = R_d(1-T)$$

Donde:

R_d : deuda

T : tasa de impuesto total (incluye la participación de los trabajadores)

Es de suma importancia desarrollar los conceptos fundamentales (prima por riesgo regulatorio, prima de iliquidez y el beta) que están inmersos en el cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital (CPPC) y que necesariamente tienen que ser tomados en cuenta al momento de hacerse el referido cálculo. Por ello, a continuación los desarrollamos en función de lo establecido en la literatura relativa a los mismos.

Prima por riesgo regulatorio (rr):

El riesgo regulatorio se deriva del régimen de regulación y supervisión al que está expuesta una empresa concesionaria que está sujeta a la función reguladora y supervisora de un ente regulador.

Los controles que la regulación establece generan el "riesgo regulatorio". Entre los principales riesgos a los que se enfrenta toda empresa concesionaria, tal como lo señala J. Luis Guasch del Banco Mundial y de la Universidad de California están los relacionados a cambios en el marco general regulatorio, cambios arbitrarios o unilaterales a los términos acordados, interpretación adversa de cláusulas ambiguas, cambios no esperados en tarifas, carencia de claridad en como se resuelven los conflictos entre el concesionario y el regulador.

Debido al alto contenido social y político de las empresas reguladas, las tarifas pueden ser usadas políticamente en detrimento de la empresa concesionaria¹⁹.

Igualmente un riesgo importante es la alta discrecionalidad de la entidad reguladora para tomar decisiones que afecten la estabilidad económica del concesionario.

La empresa concesionaria (LAP) se encuentra dentro de un marco regulatorio, por lo que es necesario incluir una prima de riesgo por este concepto.

En un estudio del Banco Mundial elaborado por J. Luis Guasch²⁰, sustentan la inclusión de una prima por riesgo regulatorio y señalan que ésta debe estar en el rango de 2 a 6 puntos porcentuales del costo de capital.

Prima de iliquidez (ip):

El efecto de liquidez se refiere a que los inversionistas prefieren empresas o acciones más líquidas debido a que pueden realizar en cualquier momento sus ganancias de capital y por lo tanto las empresas menos líquidas deben estar sujetas a un mayor costo de capital vía una prima de iliquidez.

El grado de liquidez de un activo financiero depende de las posibilidades de su venta, a decisión del inversor y sin esperar a vencimiento²¹. Tal como lo manifiesta el profesor Ignacio Contreras de la Universidad de Sevilla, existe una relación entre rentabilidad y liquidez, a una acción menos líquida se le exigirá mayor rentabilidad²².

De acuerdo con las estimaciones de Value Sim, grupo consultor europeo reconocido por especializarse en medición de riesgos la prima por iliquidez debe encontrarse normalmente en 2% para pequeñas que cotizan en bolsa pero que no son muy grandes, y en el rango de 4% a 5% para empresas que no cotizan sus acciones en bolsa²³.

Debido a que muchas de las empresas concesionarias no cotizan en bolsa y no tienen mecanismos de salida inmediatos debido a restricciones contractuales con relación a transferencias de acciones de las mismas (engorrosos procedimientos administrativos requeridos para obtener aprobaciones previas del Estado (como Concedente) para la incorporación de nuevos socios, sustituir al operador principal, sustituir a cualquier

¹⁹ LA REGULACIÓN ECONÓMICA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS – Rol y diseño de las agencias reguladoras: La experiencia Internacional, J. Luis Guasch – Banco Mundial y Universidad de California, San Diego – Presentación en Brasilia, Septiembre 2004.

²⁰ GRANTING AND RENEGOTIATING INFRASTRUCTURE CONCESSIONS Doing It Right by L. Luis Guasch – World Bank Institute: "The sector and regulatory risk premium is a measure of the risk of government noncompliance with agreed-upon regulatory terms or of unilateral changes by government on the regulatory framework. It is generally measured by an index capturing the historical volatility of regulatory changes and noncompliance, and by the degree of independence of the regulatory agency. Often it is also measured by surveying existing and potential operators. It can fall in the range of 2-6 percentage points of the cost of capital"

²¹ CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA INVERSIÓN FINANCIERA – Ignacio Contreras, profesor de la Universidad de Sevilla (España)

²² RELACIÓN ENTRE RENTABILIDAD Y LIQUIDEZ: Efectivamente existe una relación entre rentabilidad y liquidez, que podemos anticipar que, sin la consideración de otros factores, es inversa. Aunque el razonamiento es más claro en el sentido contrario; a mayor iliquidez, mayor rentabilidad exigida. Razonémoslo con un ejemplo. Sabiendo que la liquidez de telefónica (fácilmente se vende en cualquier momento al precio de equilibrio) es mucho mayor que la de Iberpapel (no existe tal facilidad), parece claro deducirse que sólo invertiremos en Iberpapel cuando su rentabilidad esperada sea claramente mayor que la de telefónica. A esta diferencia en la rentabilidad estimada se la llama prima por iliquidez. Cuando no existe tal prima por iliquidez, ocurre lo que viene sucediendo con los valores de pequeña capitalización en los mercados europeos en los dos últimos años; sólo tienen atractivo los Blue Chips (valores de alta capitalización y elevada liquidez).

²³ <http://www.valuesim.no/downloads/WACC.pdf>.

inversionista estratégico, etc., así como restricciones en cuanto al tipo de potenciales socios de la empresa concesionaria, etc.), es necesario considerar una prima por iliquidez.

En conclusión, queda totalmente demostrado que los accionistas no tienen una salida rápida de sus acciones, ni pueden realizar sus ganancias de capital en forma inmediata tal como se realizan las transacciones de acciones que cotizan en las bolsas de valores, como consecuencia de ello se establece que se trata de una acción poco líquida y, consecuentemente, dicha iliquidez debe reflejarse en un mayor costo de capital a través de una prima por iliquidez.

El Beta :

El Beta debe ser calculado sobre la base de los Betas apalancados de otros proveedores de servicios públicos similares (aeropuertos en el caso de LAP), los cuales hay que desapalancar basados en la estructura de deuda /capital de dichos proveedores, para luego apalancar el resultado con la estructura de la Entidad Prestadora (LAP).

Igualmente, existe un alto riesgo regulatorio generado por la discrecionalidad del Regulador respecto del mecanismo de elección de los Betas de distintos proveedores de servicios públicos similares (aeropuertos en el caso de LAP), pudiendo en la mayoría de casos pertenecer a industrias y economías más desarrolladas y maduras que las del Perú.

Adicionalmente, consideramos también necesario que se especifique que el cálculo del Beta se hará sobre el promedio de una muestra de Betas, así como que se excluirán los valores extremos (mayor y menor) de dicha muestra en el cálculo del referido promedio.

Ajuste Anual mediante el mecanismo RPI – X

Una vez estimado el factor X que estará vigente para el siguiente quinquenio, la aplicación del mecanismo RPI – X se realizará cada año y tendrá vigencia entre el 1 de Enero y el 31 de Diciembre del año para el cual se realiza el cálculo del ajuste. Para tal efecto, el ajuste se realizará tomando en consideración la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) sobre los últimos doce (12) meses, calculado a partir del Consumer Price Index - All Urban Consumers, no ajustado por estacionalidad, publicado por el Bureau of Labor Statistics de los Estados Unidos de Norteamérica, cuyo último registro corresponda al 30 de junio del año anterior a aquél en el que estará vigente el ajuste tarifario. De esta manera, corresponde aplicar en cada ajuste anual la fórmula siguiente:

RPI – Factor X

De esta forma, para el ajuste anual de tarifas del periodo Enero t – Diciembre t, se utilizará la variación del RPI en el periodo entre Julio t-2 y Junio t-1, siendo t el año de aplicación del ajuste.

La regulación tarifaria sobre cualquiera de los servicios regulados sujetos a revisión tarifaria mediante el mecanismo RPI-X, será dejada sin efecto por OSITRAN de comprobarse que existe competencia en dicho servicio. En cada oportunidad en que corresponda que OSITRAN revise las Tarifas Máximas, OSITRAN deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. Sin perjuicio de ello, el Concesionario podrá solicitar la desregulación de las Tarifas Máximas de un servicio particular en el momento que considere que existe competencia efectiva respecto de alguno de los servicios comprendidos por Tarifas Máximas.

El Factor X no podrá ser modificado dentro de cada periodo quinquenal.

Las propuestas de revisión tarifarias serán realizadas únicamente por el Concesionario y OSITRAN, y contarán con la participación de los usuarios, conforme lo establecen las normas que regulan dicha participación.

Factor de Control

La aplicación de la regulación por precio tope comprende un procedimiento en dos fases. El primer paso para la aplicación del mecanismo "RPI - X", consiste calcular el llamado Factor de Control, es decir, determinar cuál es la máxima variación promedio ponderada que se regulará para los servicios de la canasta regulatoria de servicios.

Una vez calculado el Factor de Control, lo que procede es averiguar si el Índice Promedio Ponderado de las tarifas propuestas por el concesionario cumple con dicho factor para la canasta de servicios única. Para hacer esta evaluación, se necesita conocer las ponderaciones, es decir, el ratio de los ingresos de un servicio regulado determinado de la canasta respecto del total de ingresos de los servicios regulados dentro de la canasta única²⁴.

De esta manera, para aplicar el "RPI - X" a la canasta regulatoria de servicios se tomarán en cuenta las siguientes reglas:

$$FC^t = FC^{t-1} [1 + RPI - X]$$

- FC^t : Factor de Control para el periodo de aplicación.
 FC^{t-1} : Factor de Control para el periodo vigente.
 RPI : Tasa de inflación de los Estados Unidos de Norteamérica, cuantificada en base a la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) sobre los últimos doce (12) meses, calculado a partir del Consumer Price Index - All Urban Consumers, no ajustado por estacionalidad, publicado por el Bureau of Labor Statistics de los Estados Unidos de Norteamérica, cuyo último registro corresponda al 30 de junio del año anterior a aquél en el que estará vigente el ajuste tarifario.
 X : Factor de productividad.
 t : Periodo de aplicación del Factor de Control.
 t-1 : Periodo en el que se calcula el Factor de Control.

No podrán incluirse dentro de la canasta regulatoria de servicios única aquellos servicios que enfrenten competencia ni tampoco los servicios esenciales regulados por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA)..

Ponderadores de la canasta regulatoria de servicios

Una vez que se determina la canasta regulatoria de servicios única, es necesario verificar el cumplimiento del tope tarifario considerando el promedio ponderado de las tarifas dentro de la misma. De ahí la importancia de definir los ponderadores, o los pesos que cada tarifa tendrá sobre el resultado final. Las alternativas son variables asociadas a la cantidad, si los servicios se miden de manera homogénea, o variables asociadas a los ingresos, principalmente cuando los servicios se miden de manera heterogénea.

En el caso de LAP, los ponderadores de la canasta regulatoria de servicios deben corresponder a las participaciones relativas de los ingresos de cada servicio regulado sobre el total de los ingresos de la canasta regulatoria de servicios única. En la práctica, los

²⁴ Barrantes, Tamayo y de la Cruz (2004:142). Modelo de Regulación Tarifaria para el Sector Portuario: Estimación del Factor de Productividad para el Terminal Portuario de Matarani. Informe Final. En: <http://www.ositran.gob.pe/documentos/m-r-t-MATARANI.pdf> Revisado el 05 de setiembre de 2006.

ponderadores serán los ingresos relativos de cada uno de los servicios regulados materia de la aplicación del factor de productividad sobre el total de los ingresos de dichos servicios. Las ponderaciones se actualizarán cada año sobre la base de las participaciones relativas de los ingresos del año inmediatamente anterior.

Cálculo del factor de control aplicable (Índice Promedio Ponderado de las Tarifas)

Corresponde a la máxima variación promedio ponderado de las tarifas de la canasta regulatoria de servicios. Se calculará de la siguiente manera:

$$IPSR_t = IPSR_{t-1} \sum_{i=1}^n r^i \times \frac{P_t^i}{P_{t-1}^i}$$

- t = periodo de aplicación del índice de precios de servicios regulados.
- t-1 = periodo en el que se hace el cálculo del índice de precios para el periodo t.
- IPSR_t = índice de precios de servicios regulados en el periodo t.
- IPSR_{t-1} = índice de precios de servicios regulados en el periodo pasado (t-1).
- rⁱ = ponderador del servicio i, definido como los ingresos del servicio regulado respecto de los ingresos totales de los servicios regulados en la canasta regulatoria de servicios única.
- n = número de servicios que conforman la canasta regulatoria de servicios del Concesionario
- P_tⁱ = tarifa del servicio i para el periodo t.
- P_{t-1}ⁱ = tarifa del servicio i para el periodo t-1.

Para determinar si el Índice Promedio Ponderado de las tarifas propuestas por el concesionario cumple con el factor de control para la canasta regulatoria de servicios, se requiere conocer las ponderaciones, es decir, el ratio de los ingresos de un servicio regulado determinado respecto del total de ingresos regulados, dentro de la canasta.

$$r^i = \frac{P_{t-1}^i Q_{t-1}^i}{\sum_{i=1}^n P_{t-1}^i Q_{t-1}^i}$$

- Q_{t-1}ⁱ = cantidad de unidades del servicio i para el periodo t-1.

El Valor del Activo Base:

La determinación de la base de capital sobre la cual calcular los incrementos de productividad es fundamental en este tipo de industrias intensivas en capital. El valor de los activos es importante en la determinación del factor X por dos aspectos. Primero, porque constituye el punto inicial a partir del cual se calculan los incrementos de capital en los servicios durante la operación del Concesionario. Segundo, porque es la base para el cálculo de la depreciación de los diferentes activos durante el periodo de operación.

En el Perú, ningún instrumento legal ha determinado cuál debe ser la fuente de información sobre el valor inicial de los activos para efectos de los cálculos de tarifas. No obstante, en la práctica regulatoria, se ha optado por alguna de las siguientes opciones:

- Valor de tasación de los activos: en la fijación de tarifas de Matarani, OSITRAN señaló que si bien el valor de la tasación de los activos presenta algunas limitaciones para

revelar las capacidades del conjunto de activos para generar flujos reales de ingresos, esta valoración constituye una alternativa más consistente que el valor contable. En general, debe tenerse en consideración que pueden existir discrepancias metodológicas en función de los criterios empleados por cada tasador y las condiciones de mercado que rodean a las mismas.

- Valor contable de los activos: en el caso del sector telecomunicaciones, tanto en la primera como en la segunda determinación del Factor de Productividad, se consideran los valores contables de los activos registrados en los Estados Financieros auditados de 1996 y 1999 respectivamente.

Adicionalmente, existen otras alternativas para determinar el valor inicial de los activos, entre las cuales destacan:

- El valor contable de los activos tomado en consideración que el desaporte del capital social de CORPAC: refleja probablemente las limitaciones de una aproximación contable en activos cuya vida útil es de larga duración. Usualmente existen diferencias significativas entre las reglas impositivas y de depreciación y la vida útil de los activos, siendo obviamente ésta última de mayor duración en actividades de infraestructura.

En principio, se debe considerar como valor inicial de los activos a la tasación independiente asociada a la desportación de los activos. En el caso de que no exista dicha tasación, la alternativa razonable del valor inicial es el valor de la desportación de los activos e inmuebles registrado en los Estados Financieros Auditados de CORPAC del año 2001 y a partir de dicha fecha se tomará en consideración el valor contable de los activos intangibles registrados y reconocidos a la fecha de análisis. En el análisis de productividad para las siguientes revisiones tarifarias, el valor inicial de los activos debe corresponder al valor inicial de la primera revisión tarifaria. En general, para las siguientes revisiones se tomarán los periodos se utilizará como valor inicial de los activos al valor inicial de la primera revisión tarifaria, de modo que se obtenga un mejor predictor de lo que se espera observar en el futuro.

En atención a lo antes expuesto, proponemos lo siguiente:

- (a) Proponemos que se incorporen un tercer, cuarto y quinto párrafos en el numeral 6.1 de la siguiente manera:

"[...] En el caso de las Tarifas Máximas correspondientes a la TUUA, Aterrizaje y Despeque de aeronaves, Estacionamiento de aeronaves, Uso de puentes de embarque y Carga aérea a partir del noveno año se aplicará el mecanismo denominado "RPI-X" (inflación menos Factor de Productividad), cuya metodología y reglas de aplicación se establecen en la presente Cláusula y en el Apéndice 2 del Anexo 5.

Para las Tarifas Máximas de dichos servicios (TUUA, Aterrizaje y Despeque de aeronaves, Estacionamiento de aeronaves, Uso de puentes de embarque y Carga aérea), a partir del octavo año de Vigencia de la Concesión (2008) y, en adelante, cada cinco (5) años (es decir, en los años 2008, 2013, 2018, etc.) se harán revisiones tarifarias (cálculo del Factor de Productividad -Factor X-), de modo tal de definir los Factores de Productividad aplicables para los periodos quinquenales inmediatamente posteriores (2009-2013, 2014-2018, 2019-2023, etc., respectivamente). Dichas revisiones tarifarias quinquenales se harán utilizando el mecanismo RPI-X, y su aplicación se hará mediante ajustes anuales a las referidas tarifas, conforme a lo establecido en la presente Cláusula y en el Apéndice 2 del Anexo 5.

Para ello, cada cinco (5) años, a partir del octavo año de Vigencia de la Concesión (2008), OSITRAN iniciará un procedimiento de revisión de las referidas Tarifas

Máximas vigentes (TUUA, Aterrizaje y Despeque de aeronaves, Estacionamiento de aeronaves, Uso de puentes de embarque y Carga aérea), el que deberá culminar, aplicando los principios de eficiencia económica y sostenibilidad de los referidos servicios, con la aprobación de parte de OSITRAN del Factor de Productividad que estará vigente para el periodo quinquenal inmediatamente posterior."

(b) Proponemos insertar como parte final del Apéndice 2 del Anexo 5 el texto siguiente:

"[...] Revisiones de las Tarifas Máximas de los servicios regulados mediante el mecanismo "RPI - X" (TUUA, Aterrizaje y Despeque de aeronaves, Estacionamiento de aeronaves, Uso de puentes de embarque y Carga aérea):

Se regularán por lo establecido en las disposiciones del presente Contrato. Las propuestas de revisión de tarifas serán realizadas únicamente por el Concesionario y el OSITRAN.

Las revisiones de las Tarifas Máximas serán quinquenales con ajustes tarifarios anuales.

El enfoque que deberá utilizarse para la regulación tarifaria es el de caja doble (o dual-till), y los servicios regulados que serán considerados para la revisión de sus Tarifas Máximas son los siguientes:

- a) TUUA
- b) Aterrizaje y Despeque de Aeronaves
- c) Estacionamiento de Aeronaves
- d) Uso de Puentes de Embarque
- e) Carga aérea

Para la aplicación de la regla RPI - X, se constituirá una sola canasta regulatoria de servicios, que incluirá todos los servicios regulados anteriormente listados, sobre la base de los siguientes criterios:

- a) El tope se aplicará al promedio ponderado de las tarifas de los servicios que conforman la canasta regulatoria de servicios.
- b) Los ponderadores serán los ingresos relativos de cada uno de los servicios sobre el total de los servicios materia de aplicación del factor de productividad.

No podrá incluirse dentro de la canasta regulatoria de servicios única a aquellos servicios que enfrenten competencia ni tampoco a los servicios esenciales regulados por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).

En aquellos casos en los que existan requerimientos de seguridad adicionales, generados por cambios en las normativas dispuestos por las autoridades supranacionales o locales referidos a aspectos de seguridad innatos a la actividad aeroportuaria, a los vigentes al momento de la firma del Contrato de Concesión, se deberá establecer un factor de traspaso total de los costos (factor de corrección conocido en las mejores prácticas regulatorias de aeropuertos vía tarifas tope como Factor S) a las tarifas pagadas por el usuario, el cual deberá ser adicionado a la fórmula de aplicación del mecanismo RPI - X, tomando, solo en este caso, la forma de $RPI - X + S$. En caso de no incorporarse el Factor S, entonces deberá establecerse una nueva tarifa para permitir al Concesionario recuperar los costos involucrados en la

provisión de lo requerido para satisfacer dichos requerimientos de seguridad adicionales, incluyendo el retorno del capital.

El RPI está definido como la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica, cuantificada en base a la variación del Índice de Precios al Consumidor de para los últimos doce (12) meses, calculado a partir del Consumer Price Index - All Urban Consumers, no ajustado por estacionalidad, publicado por el Bureau of Labor Statistics de los Estados Unidos de Norteamérica, cuyo último registro corresponda al 30 de junio del año anterior a aquél en el que estará vigente el ajuste tarifario.

El factor X está definido como:

El Factor que recoge los cambios en la productividad, el mismo que se calcula aplicando la siguiente ecuación:

$$X = \frac{(T - T^E) + (\Delta W^E - \Delta W)}{1}$$

Donde:

T : Es el promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores del Concesionario.

T^E : Es el promedio de la variación anual de la productividad de la economía.

ΔW^E : Es el promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.

ΔW : Es el promedio de la variación anual del precio de los insumos del Concesionario.

Para el caso particular del AIJCh, se debe considerar en el cálculo de los cuatro parámetros del Factor X lo siguiente:

Para T : Calculado utilizando el índice de Tornqvist.

Para T^E : El uso de la productividad anual de la economía para el periodo de análisis calculada sobre la base del método de la "contabilidad de crecimiento" considerando la aproximación del PBI potencial.

Para ΔW^E: Debe estar en función de la identidad que señala que la tasa de crecimiento de los precios de los insumos de la economía peruana es igual a la suma de las tasas de crecimiento de los precios de los bienes finales de la economía y de la productividad de la economía.

Para ΔW : La variación implícita de los precios de los insumos resultante de restar de la variación del gasto total del Concesionario, la variación agregada de la cantidad de insumos.

$$\Delta W^E = \Delta P^E + \Delta PTF^E$$

La cual puede re-expresarse como:

$$\Delta P^E = \Delta W^E - \Delta PTF^E$$

La estimación de X se realizará sobre la base de la información brindada por el Concesionario.

Para el cálculo de los Factores X deberá utilizarse la variación del precio de los bienes finales de la economía calculada sobre la base del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e

Informática (INEI) utilizando la data histórica acumulada desde el inicio de la concesión hasta la fecha de cierre para cada revisión tarifaria.

1. Productividad Total de Factores del Concesionario

El cálculo de la tasa de cambio de la productividad del Concesionario debe utilizar el Índice de Productividad de Tornqvist para una empresa multiproducto, con n servicios y m insumos, y que se define de la siguiente manera:

$$IPT = \sum_{i=1}^n \frac{1}{2} (r_i^j + r_i^{j-1}) [\ln y_i^j - \ln y_i^{j-1}] - \sum_{i=1}^m \frac{1}{2} (w_i^j + w_i^{j-1}) [\ln x_i^j - \ln x_i^{j-1}]$$

Variación del Índice Agregado de Servicios
Variación del Índice Agregado de Insumos

Donde:

j : Corresponde al periodo de información histórica para la cual se realiza el cálculo.

r_i^j : Es la participación del ingreso del servicio i en el ingreso total de la canasta regulatoria de servicios correspondiente al periodo j . Similarmente para el periodo $j-1$.

w_i^j : Es la participación del costo del insumo i en el costo total de la canasta regulatoria de servicios correspondiente al periodo j . Similarmente para el periodo $j-1$.

$\ln y_i^j$: Es el logaritmo natural del volumen físico del servicio i correspondiente al periodo j . Similarmente para el periodo $j-1$.

$\ln x_i^j$: Es el logaritmo natural del volumen físico del insumo i correspondiente al periodo j . Similarmente para el periodo $j-1$.

n : Es el número de servicios regulados brindados por el Concesionario.

m : Es el número de insumos utilizados para la prestación de los servicios regulados.

En la primera revisión tarifaria, en forma excepcional derivada de las condiciones de la industria aeroportuaria, se debe considerar como ΔW a la variación del precio de los insumos de LAP y como T a la variación de la Productividad Total de Factores de LAP. En las siguientes revisiones tarifarias, las variables serán estimadas para la industria aeroportuaria en su conjunto, siempre que ésta sea consistente. En caso de no ser consistente la información de la industria aeroportuaria en su conjunto, en las siguientes revisiones tarifarias se continuará considerando tanto la variación del precio de los insumos de LAP como la variación de la Productividad Total de Factores de LAP.

Para el cálculo del Costo de Capital se empleará el Costo Promedio Ponderado del Capital (CPPC), estimado sobre la base del Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM)

$$CPPC = K_d \cdot D + K_e \cdot E$$

Donde:

K_d : costo de la deuda

D : % de deuda en la estructura financiera

K_e : retorno esperado por los accionistas sobre el capital propio

E : % del patrimonio en la estructura financiera

Las variables K_d (costo de la deuda) y K_e (retorno esperado de los accionistas o costo de oportunidad de los accionistas) son obtenidas aplicando las siguientes fórmulas de manera consistente con la resolución tarifaria N° 053-2005-CD-OSITRAN y el Informe N° 019-05-GRE-OSITRAN:

El costo de oportunidad del capital:

$$K_e = [r_f + \beta_{ap} (r_m - r_f) + r_{pais} + rr + ip]$$

Donde:

r_f : Tasa libre de riesgo. Es la tasa promedio de retorno anual de los bonos del tesoro de los EEUU a 30 años, promedio calculado sobre un periodo no menor que los últimos sesenta (60) meses con información disponible al momento del cálculo, de tal forma de evitar sesgos por cotizaciones coyunturales.

β_{ap} : Beta apalancado. Medida del riesgo de la inversión. El Beta apalancado debe obtenerse a partir del beta promedio de aeropuertos que coticen en bolsa (excluyendo los valores extremos –el mas alto y el mas bajo-), los cuales deben de des-apalancarse de su estructura deuda/capital y apalancarse de acuerdo con la estructura pro forma de LAP (60:40). La fórmula a utilizar es la siguiente:

$$\beta_{ap} = \beta_{na} [1 + (1 - T) * D / E]$$

β_{na} : Beta no apalancado

T: tasa de impuesto total que (incluye la participación de los trabajadores)

D: % de la deuda en la estructura financiera (60%)

E: % del patrimonio en la estructura financiera (40%)

$r_m - r_f$: Equivale al diferencial del promedio aritmético del rendimiento del mercado (medido por el Índice S&P 500) y el de la tasa libre de riesgo (bonos del tesoro de EEUU a 30 años).

r_{pais} : riesgo país sobre la base del índice EMBI+ calculado por JPMorgan

rr : riesgo regulatorio

ip : prima por iliquidez de acción

El costo de la deuda:

$$K_d = R_d(1-T)$$

Donde:

R_d : deuda

T : tasa de impuesto total (incluye la participación de los trabajadores)

2. Ajuste Anual mediante el mecanismo RPI – X

Una vez estimado el factor X que estará vigente para el siguiente quinquenio, la aplicación del mecanismo RPI – X se realizará cada año y tendrá vigencia entre el 1 de Enero y el 31 de Diciembre del año para el cual se realiza el ajuste. Para tal efecto, el ajuste se realizará tomando en consideración la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) sobre los últimos doce (12) meses, calculado a partir del Consumer Price Index – All Urban Consumers, no ajustado por estacionalidad, publicado por el Bureau of Labor Statistics de los Estados

Unidos de Norteamérica, cuyo último registro corresponda al 30 de junio del año anterior a aquél en el que estará vigente el ajuste tarifario. De esta manera, corresponde aplicar en cada ajuste anual la fórmula siguiente:

RPI – Factor X

De esta forma, para el ajuste anual de tarifas del periodo Enero t a Diciembre t, se utilizará la variación del RPI en el periodo Julio t-2 a Junio t-1, siendo t el año de aplicación del ajuste.

La regulación tarifaria sobre cualquier servicio regulado será dejada sin efecto por OSITRAN de comprobarse que existe competencia en dicho servicio. En cada oportunidad en que corresponda que OSITRAN revise las Tarifas Máximas, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. Sin perjuicio de ello, el Concesionario podrá solicitar la desregulación de la Tarifa Máxima de un servicio en particular en el momento que considere que existe competencia efectiva en alguno de los servicios comprendidos por Tarifas Máximas.

El Factor X no podrá ser modificado dentro de cada periodo quinquenal.

Las propuestas de revisión tarifaria serán realizadas únicamente por el Concesionario y OSITRAN y contarán con la participación de los usuarios, conforme lo establecen las normas que regulan dicha participación.

Factor de Control

Para la aplicación del mecanismo "RPI – X" a la canasta regulatoria de servicios se tomará en cuenta las siguientes reglas:

$$FC^t = FC^{t-1} [1 + RPI - X]$$

Donde:

t : Periodo de aplicación del factor de control

t-1 : Periodo de cálculo para el factor de control

FC^t : Factor de control para el periodo de aplicación

FC^{t-1} : Factor de control para el periodo vigente.

RPI : Tasa de inflación del periodo, según la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU), de los últimos doce (12) meses, calculado a partir del Consumer Price Index - All Urban Consumers, no ajustado por estacionalidad, publicado por el Bureau of Labor Statistics de los Estados Unidos de Norteamérica, cuyo último registro corresponda al 30 de junio del año anterior a aquél en el que estará vigente el ajuste tarifario.

X : Factor de productividad.

No podrán incluirse dentro de la canasta única regulatoria de servicios a aquellos servicios que enfrenten competencia o los Cargos de Acceso.

Ponderadores de la canasta regulatoria de servicios

Los ponderadores de la canasta regulatoria de servicios corresponden a las participaciones relativas de los ingresos de cada servicio regulado incluido en la canasta sobre el total de ingresos de dicha canasta. En la práctica, los ponderadores

serán los ingresos relativos de cada uno de los servicios regulados materia de la aplicación del factor de productividad sobre el total de los ingresos de dichos servicios.

Las ponderaciones se actualizarán cada periodo sobre la base de las participaciones relativas de los ingresos del periodo inmediatamente anterior

Periodo de vigencia

Los ponderadores serán calculados para cada ajuste tarifario y tendrán una vigencia de un año calendario, desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre del año siguiente al año de cálculo.

Cálculo del factor de control aplicable (Índice Promedio Ponderado de las Tarifas)

Corresponde a la máxima variación promedio ponderado de las tarifas de la canasta regulatoria de servicios. Se calculará de la siguiente manera:

$$IPSR_t = IPSR_{t-1} \sum_{i=1}^n r^i \times \frac{P_t^i}{P_{t-1}^i}$$

- t = periodo de aplicación del índice de precios de servicios regulados y de las tarifas ajustadas
- t-1 = periodo de cálculo
- IPSR_t = índice de precios de servicios regulados en el periodo t.
- IPSR_{t-1} = índice de precios de servicios regulados en el periodo (t-1).
- rⁱ = ponderador del servicio i, definido como los ingresos del servicio regulado respecto de los ingresos totales de los servicios regulados en la canasta regulatoria de servicios única.
- n = número de servicios que conforman la canasta regulatoria de servicios del Concesionario
- P_tⁱ = tarifa del servicio i para el periodo t.
- P_{t-1}ⁱ = tarifa del servicio i para el periodo t-1.

Donde:

$$r^i = \frac{P_{t-1}^i Q_{t-1}^i}{\sum_{i=1}^n P_{t-1}^i Q_{t-1}^i}$$

Q_{t-1}ⁱ = cantidad de unidades del servicio i para el periodo t-1.

Consideraciones Adicionales

Adicionalmente, se tomará en cuenta las siguientes consideraciones respecto a los cálculos de los parámetros correspondientes de la economía y del Concesionario:

- La productividad de la economía debe tomarse de una fuente independiente.
- Al calcular la productividad del Concesionario:
 - Para la primera revisión tarifaria, se considerará como el valor inicial de los activos, la tasación independiente a la fecha de cierre asociada a la desaportación de los

activos entregados en concesión a el Concesionario. En el caso de que no exista dicha tasación, la alternativa razonable del valor inicial es el valor de desaportación de los activos e inmuebles en los Estados Financieros auditados de CORPAC del 2001 y a partir de dicha fecha se tomará en consideración el valor contable de los activos intangibles registrados.

b.2) En el análisis de productividad para las siguientes revisiones tarifarias, el valor inicial de los activos debe corresponder al valor inicial de la primera revisión tarifaria. En general, para las siguientes revisiones se utilizará como valor inicial de los activos al valor inicial de la primera revisión tarifaria, de modo que la incorporación de un horizonte más largo de datos permita obtener un mejor predictor de lo que se espera observar en el futuro.

b.3) Los insumos deben corresponder a los costos y gastos requeridos para la provisión de los servicios regulados. La variedad de insumos se agrupa en tres categorías: capital, trabajo y "materiales".

- El capital debe ser desagregado utilizando el método de la división contable de la cuenta Inmuebles Maquinaria y Equipo. Para la determinación del flujo potencial de servicios del capital, se debe utilizar el método de inventarios perpetuos.
- La unidad de cálculo de la productividad de la mano de obra empleada por el concesionario deben ser las horas-hombre de trabajadores eventuales, estables y de outsourcing directamente relacionados con la operación del aeropuerto. El gasto de personal corresponde al registro de la contabilidad regulatoria.
- La categoría "materiales" representa todos los bienes y servicios adquiridos por el concesionario para proveer los servicios aeroportuarios que serán regulados. Deben considerarse las siguientes cuatro categorías: Mantenimiento, Servicios de Terceros, Retribuciones y Otros Costos.

c) Las tarifas para la prestación de nuevos servicios se regularán por lo establecido en las disposiciones de OSITRAN. Las propuestas de fijación de tarifas serán realizadas únicamente por el Concesionario y el OSITRAN.."

5. Modificaciones al Numeral 1.1 a 1 del Anexo 5.

Proponemos que se aclare el primer párrafo del numeral 1.1 a 1 del Anexo 5 de la siguiente manera:

"a1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional).

La tarifa máxima a ser aplicada se encuentra fijada en US\$ 21.19 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto que podrá ser incrementado de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2. Esta tarifa resultará aplicable tanto a los pasajeros de origen que inicien su viaje en el Aeropuerto, como a aquellos pasajeros de transferencia que hacen escala en el mismo.
[...]"

La modificación propuesta busca el reconocimiento expreso e indubitable del derecho del Concesionario de cobrar la TUUA a los pasajeros en transferencia internacional, el mismo que, no obstante desprenderse del propio Contrato de Concesión²⁵ la posibilidad de su cobro ha

²⁵ Lo cual OSITRAN ha reconocido en el numeral 39 del Informe No. 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo de OSITRAN No. 568-156-04-CD-OSITRAN; y en el numeral 54 y

sido negada por OSITRAN a través de una interpretación -en nuestra opinión errada y alejada del texto contractual y de la común intención de las Partes al celebrar dicho contrato²⁶.

Al respecto, debemos resaltar que los argumentos que sustentan que el derecho referido se desprende del Contrato de Concesión son, en resumen, los siguientes:

5.1 Respecto a lo establecido en las Bases: Como parte de las Bases de la subasta para la concesión de la operación del Aeropuerto, se ha identificado la existencia de distintos cuadros que contienen las proyecciones de flujo de pasajeros (agrupadas en abordos y tránsito internacional) y en donde se pronostica el número de pasajeros internacionales totales, a partir de proyecciones para escenarios Base, Alto y Bajo.

Adicionalmente, la Comisión de Promoción de la Inversión Privada ("COPRI") coordinó la elaboración de un "Plan Maestro Conceptual Referencial", el mismo que fuera realizado por Parsons Engineering Science Internacional e incluido como Anexo 6 de las Bases ("Términos de Referencia Técnicos") que fueron entregados a todos los postores del concurso.

En la Sección 5.0 del referido Anexo ("Pronósticos de Demanda de la Aviación 1997-2028 y Actividad Histórica del Transporte Aéreo"), se incluyó el Cuadro 1-2 que presenta las Suposiciones de Demanda.

Cuadro 1-2

Aeropuerto Internacional Jorge Chavez - Lima

Suposiciones de Demanda - Proyección Base

Pasajeros	1997	1998	2003	2008	2013
Abordos internacionales	835,109	905,897	1,238,766	1,651,505	2,163,264
Salida de Tránsito Internacional	101,674	110,370	150,926	201,213	263,583
Abordos Nacionales	993,691	1,087,005	1,467,233	1,819,233	2,255,680

Como se aprecia, en el cuadro se especifican tres categorías independientes de Pasajeros: "Abordos Internacionales", "Salida de Tránsito Internacional" - sin especificar si se refiere a pasajeros en conexión o en tránsito, o a ambos- y "Abordos Nacionales".

Los datos incluidos en el Cuadro 1-2 provienen del Cuadro 1-7 denominado "Pronóstico de Pasajeros de Lima, Base, Alto y Medio"

siguientes del Informe No. 014-05-GRE-GAL-OSITRAN aprobado mediante Acuerdo No. 622-164-05-CD-OSITRAN.

²⁶ Debemos resaltar que lo discutible de la decisión tomada por OSITRAN se hace evidente si consideramos que la decisión respecto de ninguno de los dos acuerdos de Consejo Directivo fueron tomados de manera unánime, siendo el primer Acuerdo tomado por tres votos contra dos y el segundo con un voto en contra.

Cuadro I-7

Pronóstico de Pasajeros de Lima, Base, Alto y Bajo

Año	Nacional			Internacional		
	Base	Bajo	Alto	Base	Bajo	Alto
1997	2,003,810	2,003,810	2,003,810	1,872,379	1,872,379	1,872,379
1998	2,174,009	2,045,297	2,203,829	2,032,513	1,931,779	2,026,620
1999	2,313,308	2,087,648	2,423,815	2,169,323	1,993,064	2,193,566
2000	2,458,728	2,130,866	2,665,759	2,312,145	2,058,293	2,374,265
2001	2,610,538	2,174,983	2,931,854	2,481,243	2,121,527	2,569,849
2002	2,769,020	2,220,014	3,224,510	2,616,894	2,188,832	2,781,545
2003	2,934,467	2,265,878	3,450,226	2,779,385	2,258,271	3,010,880
2004	3,063,423	2,312,893	3,691,742	2,949,016	2,329,913	3,258,690
2005	3,198,047	2,360,779	3,950,164	3,126,102	2,403,829	3,527,131
2006	3,338,587	2,409,657	4,226,675	3,310,971	2,480,089	3,817,684
2007	3,485,302	2,459,546	4,522,543	3,503,963	2,558,768	4,132,173
2008	3,638,468	2,510,469	4,839,121	3,705,436	2,639,944	4,485,575

De la comparación de la información contenida en ambos cuadros se puede concluir que la suma de "Abordos Internacionales" y "Salida de Tránsito Internacional" del Cuadro 1-2 corresponde al 50% del total de pasajeros proyectados para el segmento Internacional (escenario Base del Cuadro 1-7).

Del análisis del Cuadro 1-2 puede concluirse que la categoría de pasajeros identificada como "Salida de Tránsito Internacional" constituye 10,86% del total de pasajeros incluidos dentro de las categorías "Abordos Internacionales" y "Salida de Tránsito Internacional". Al respecto, Parsons señaló en su informe que: **"El Aeropuerto de Lima es principalmente un aeropuerto de origen-destino para el tráfico internacional, con alrededor del 10 por ciento de pasajeros en tránsito."**²⁷

Por otro lado, las Bases también mencionan que el 78% de Pasajeros Internacionales que usan el Aeropuerto son visitantes extranjeros así como residentes locales que viajan al exterior. Por ese motivo, entendería que dicho 78% se refiere exclusivamente a los pasajeros Origen/Destino, categoría que incluiría tanto a los residentes locales que viajan al exterior como a los "visitantes extranjeros" (es decir, quien visita nuestro país y no esta de paso en el mismo).

Por lo tanto, si tenemos que este documento describe que el Aeropuerto tiene un 78% de pasajeros Origen y Destino, aproximadamente un 10% de Pasajeros en Tránsito, quedaría cerca de un 12% que corresponderían a una tercera categoría de pasajeros, los cuales entendemos que vendrían a ser los pasajeros en Transferencia.

Consideramos importante destacar que los "Abordos Internacionales" y "Salida de Tránsito Internacional" constituyen – dentro del análisis efectuado por Parsons – categorías independientes, por lo que no se trata de una categoría ("Salida de Tránsito Internacional") incluida dentro de otra mayor ("Abordos Internacionales"). En otras palabras, en las estimaciones de Parsons sobre el número total de pasajeros internacionales, cuyos totales se encuentra incluidos en el Cuadro 1-7, dichas categorías resultan agregadas (sumadas).

Fue sobre la base de dichas estimaciones que los postores a la subasta para la operación del Aeropuerto elaboraron sus propias estimaciones, como parte de su "Propuesta Técnica".

²⁷ Punto 1.B.1.2 de la Sección 5.0 del Anexo No. 6.

Cabe destacarse que, las estimaciones a ser presentadas por los postores debían incluir una estimación para cada una de las categorías identificadas por Parsons y, específicamente, de los pasajeros incluidos en la categoría: "Salida de Tránsito Internacional"

5.2 Respecto a lo establecido en la Propuesta del Consorcio (Fraport – Bechtel – Cosapi): La propuesta presentada por el consorcio y que forma parte del Contrato de Concesión como Anexo 6, indica en su Capítulo 2 (Desarrollo de Infraestructura) que existe una categoría de pasajeros llamados de Conexión o Transferencia los cuales han sido tomados en cuenta al momento de planificar la infraestructura del AIJCH.

Por otro lado, en el Capítulo 4 (Plan de Negocios), Tabla A-1: Pronóstico de Pasajeros, se indica claramente que los pasajeros Internacionales son o 1) de llegada o 2) de salida. En adición a este concepto encontramos la Tabla B-6 que describe quienes componen el Grupo Pasajeros de Salida y estos están subdivididos en a) Pasajeros de Origen b) Pasajeros de Conexión o Transferencia y c) Pasajeros de Tránsito. El objetivo de esta última tabla era mostrar el universo de pasajeros en hora punta.

Por su parte, la Tabla B-6 muestra también el porcentaje de cada una de estas categorías en el grupo de pasajeros de salida:

PAX Internacionales	2000	2005	2008	2010	2015	2020	2025	2030
Pasajeros de Salida	690	900	1020	1090	1340	1610	1910	2250
- Pasajeros de Origen	610	760	830	860	1000	1170	1330	1640
- Pasajeros de Conexión o Transferencia *	11	50	88	121	206	279	389	385
- Pasajeros de Tránsito	69	90	102	109	134	161	191	225

* Se divide la Categoría de la Tabla B-6 considerando que los pasajeros en Tránsito son un 10% del Total de acuerdo a las premisas de LAP y Parsons

Adicionalmente, la Tabla 12 de la propuesta, muestra el número de pasajeros internacionales totales, cifra que es consecuente con aquel número de la tabla 13 y de la tabla A-1 antes mencionadas.

En ese sentido, resulta claro que el Concesionario – desde la etapa de la Propuesta Técnica – tenía planeado aplicar la TUUA a los pasajeros de Conexión o Transferencia. Esto resulta además plenamente consecuente con lo contenido en la Tabla de Ingresos y Egresos de la mencionada propuesta (folio 0825), donde se aprecia que el número de pasajeros de salida para cada uno de los años, multiplicado por su respectiva tarifa, nos da como resultado el monto consignado en dicha tabla como ingresos.

Por el contrario, el dejar de lado a dichos pasajeros no hace más que reducir la base de cálculo, lo cual arroja un resultado incompatible con las cifras y supuestos de la Propuesta Técnica del consorcio, las mismas que confirman el análisis de las tablas mencionadas.

Dicho todo esto, no queda mas que concluir que tanto la Propuesta Técnica del Consorcio, como el análisis realizado por el asesor financiero del PROMCEPRI, consideraban que los pasajeros en Transferencia como sujetos afectos al pago de la TUUA.

Finalmente, considerando que el Organismo Supervisor de la Inversión de Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) ya se ha pronunciado – vía interpretación contractual contenida en el Acuerdo del CD 568-156-04-CD-OSITRAN del 06 de Abril de 2005 – respecto de esta materia, consideramos importante resaltar nuestro desacuerdo con los argumentos utilizados por OSITRAN al momento de emitir dicha interpretación

Al respecto, OSITRAN señala que las proyecciones de pasajero presentadas como parte de la Propuesta Técnica del consorcio ganador: "tenían como fin únicamente tomar en cuenta las dimensiones de la infraestructura nueva que se iba a ofertar al Estado" y que "las proyecciones de pasajeros no pueden en modo alguno modificar las Tarifas".

Consideramos que ello no corresponde a la realidad, más aún cuando parte del sustento de nuestro derecho a cobrar la TUUA a los pasajeros internacionales de Transferencia proviene de los documentos provistos por el propio Estado al momento de llevar a cabo la subasta.

En consecuencia, consideramos que, siendo manifiesto el derecho del Concesionario a cobrar la TUUA a los pasajeros internacionales de Transferencia, resulta indispensable aclarar el texto del referido numeral a efectos de prever expresamente dicho derecho a favor del Concesionario.

6. Modificaciones al numeral 1.1 de la cláusula primera

Proponemos modificar el numeral 1.1 de la cláusula primera de la siguiente forma:

"1.1. "Acreedores Permitidos" significará, (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro, (ii) cualquier institución o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado Peruano mantenga relaciones diplomáticas, (iii) cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado Peruano y designada como banco extranjero de primera categoría en la Circular No. 002-2000-EF/90 emitida por el Banco Central de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique, y adicionalmente las que la sustituyan, en el extremo en que se incorporen nuevas instituciones; (iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el Concedente que tenga una clasificación de riesgo no menor a "A" evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores – CONASEV, (v) cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente, (vi) los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos por ellos otorgados ~~y subordinados en el pago respecto de los créditos de los demás Acreedores Permitidos~~, (vii) todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada; (viii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada.

El importante desarrollo del mercado de capitales en nuestro país ocurrido en los últimos años, empujado por factores de diferente naturaleza (especialmente, el exceso de liquidez proveniente de los fondos manejados por las AFP) viene motivando dos fenómenos paralelos: una creciente especialización y profesionalización de los agentes que intervienen en dicho mercado, por un lado, y un incremento en el interés de los ciudadanos regulares (personas naturales) por explorar los mecanismos de ahorro que ofrece tal mercado como una forma alternativa para maximizar sus excedentes. En tal contexto, la flexibilización que conlleva la colocación o transacción de valores a través de mecanismos no centralizados o con niveles menores de supervisión estatal (p.e. ofertas privadas), se constituye en un aspecto de la mayor importancia para el desarrollo de este mercado.

Limitar la posibilidad del Concesionario de emitir valores representativos de deuda sólo a través del mecanismo de oferta pública no se condice con la evolución del mercado de capitales a la cual se alude en el párrafo anterior, sin perjuicio de indicar que parece no sustentarse en lógica económica alguna (al menos, no desde la perspectiva regulatoria).

Por tal razón, estando al desarrollo del mercado de capitales apreciado en nuestro país en los últimos años, a las expectativas de crecimiento existentes que se derivan de las condiciones macroeconómicas dadas y a la flexibilidad exigida cada vez más por los agentes que participan en el mismo, la modificación propuesta busca que el Concesionario pueda contar

con más opciones de financiamiento para las futuras etapas de expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez al permitir que los fondos necesarios para tal fin sean captados no sólo mediante la emisión de valores mobiliarios a través de una oferta pública sino también mediante una oferta privada. Dicha posibilidad ampliaría las opciones del Concesionario respecto de los mecanismos de colocación de valores mobiliarios.

Asimismo se busca que dichos instrumentos puedan ser adquiridos por cualquier persona natural o jurídica, lo cual actualmente está limitado sólo a Inversionistas Institucionales. Es de señalar que esta posibilidad existe, por ejemplo, en el Contrato de Concesión de los Aeropuertos regionales.

Finalmente, un aspecto fundamental a considerar para la evaluación de esta propuesta de enmienda es que la obtención de mejores condiciones para el financiamiento de las obras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez redundará, directa o indirectamente, en mayores eficiencias para el Concesionario, situación que se traduciría, finalmente, en mayor bienestar para los usuarios del Aeropuerto (en tanto dichas eficiencias serían trasladadas a estos últimos, considerando los mecanismos de reajuste tarifario aplicables a la concesión).

En cuanto a la posibilidad de que los socios del Concesionario puedan, a su vez, ser Acreedores Permitidos no sólo en relación con los créditos subordinados, se busca extender el beneficio de la calificación de su crédito como 'Endeudamiento Garantizado Permitido y así hacer más atractiva la inversión en el Concesionario por parte de organismos financieros internacionales que también pudieran resultar interesados en participar en el capital de la empresa. Como consecuencia de esta modificación, cualquier organismo financiero internacional, así como cualquier inversionista en general, podrá participar en la concesión del Aeropuerto no sólo como financistas sino también como socios, sin que dicha calidad perjudique las protecciones otorgadas a su crédito conforme al Contrato de Concesión.

7. Modificaciones al numeral 1.6 de la cláusula primera

Proponemos modificar el numeral 1.6 de la siguiente forma:

"1.6. "Autoridad Gubernamental" significará cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias, reguladoras o administrativas, o cualquier entidad u organismo, conforme a Ley, que ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos o judiciales, o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones anteriormente citadas, con jurisdicción sobre las Personas o materias en cuestión; así como cualquier empresa cuya titularidad sea, parcial o totalmente, de cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones citadas".

La inclusión solicitada, respecto de las empresas de propiedad –parcial o total- del Estado dentro de la definición de "Autoridad Gubernamental", resulta necesaria, como consecuencia de la existencia de pronunciamiento por parte de OSITRAN, en el cual se señala que aquellas empresas a través de las cuales el Estado realiza una actividad empresarial, se encuentran dentro del ámbito subjetivo del numeral materia de modificación²⁸.

En tal sentido, la solicitud de dicho cambio refleja únicamente la precisión en el texto contractual del sentido real de dicha disposición, pues entendemos –en concordancia con OSITRAN- que la intención del texto actual es comprender también a las empresas estatales

²⁸ Acuerdo de Consejo Directivo No. 463-169-05-CD-OSITRAN de fecha 27 de abril de 2005.

cuando utiliza la frase "o que pertenezca a"; sin embargo, en aras de evitar cualquier margen de duda consideramos pertinente que se incluya expresamente lo señalado.

8. Modificaciones al numeral 1.20 de la cláusula primera

Proponemos modificar el numeral 1.20 de la siguiente forma:

"1.20 Fuerzas Armadas" significará el Ejército, la Fuerza Aérea, la Marina de Guerra, la Policía Nacional y cualquier otra rama o división de la fuerza militar o policial del Perú existente a la Fecha de Cierre o que en el futuro pudiera crearse o existir".

Dicha modificación busca aclarar la definición de 'Fuerza Armada', en el sentido que la misma no se limita a aquellas fuerzas militares existentes al momento de la suscripción del Contrato, sino que se trata de una definición que se actualiza de manera permanente como consecuencia del surgimiento de nuevas fuerzas militares. Esta precisión resulta importante considerando que el plazo mínimo de vigencia del contrato es de treinta años, de los cuales únicamente los primeros cinco han transcurrido.

9. Modificaciones al numeral 1.25 de la cláusula primera

Proponemos modificar el numeral 1.25 de la siguiente forma:

"1.25 Hora Punta significará la hora - periodo de 60 minutos - que contiene el mayor número de actividades aeronáuticas, aeroportuarias y/o mayor movimiento de pasajeros en ~~un el~~ "día ~~punta~~ promedio" - el día con el ~~un máximo~~-número promedio de actividades o tráfico de pasajeros ~~durante un el mes~~ durante un "mes punta" - el mes con el máximo número de actividades o tráfico de pasajeros del Año Calendario. Cada actividad aeronáutica, aeroportuaria o movimiento de pasajeros en el terminal ~~comprende~~ tiene su propia y definida hora punta. La Hora Punta será definida en los Planes Maestros Aeroportuarios."

Dicha modificación busca concordar la definición de hora punta contenida en el Contrato de Concesión con la recomendada por la F.A.A. (Federal Aviation Administration)²⁹ de los Estados Unidos de Norteamérica, dado que esta última corresponde a uno de los estándares más usados a nivel mundial para el diseño de aeropuertos y cuya categoría califica permanentemente al sistema aeroportuario peruano.

10. Modificaciones al numeral 1.26 de la cláusula primera

Proponemos modificar el numeral 1.26 de la siguiente forma:

"1.26: Ingresos Brutos significará todo ingreso del Concesionario y las Filiales descontando ~~el Impuesto General a las Ventas o el impuesto que lo sustituya, que afecta el valor~~ agregado de sus operaciones de venta, prestación de servicios o contratos de construcción, percibido o devengado, lo que ocurra primero, sobre bases contables de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad aplicables en el Perú, por todas las fuentes de ingreso provenientes de cualquier actividad, operación, negocio, ventas y/o

²⁹ Airport System: Planning, Design and Management; DE NEUFVILLE, Richard L. y ODoni, Amedeo R. Capítulo 24: Peak hour Analysis.

prestación de servicios realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, salvo y sujeto a lo dispuesto en el Anexo 5. Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los recursos o desembolsos provenientes de mutuos u otras modalidades de crédito, los depósitos, pagos o cobranzas que reciba o realice el Concesionario y/o las Filiales para satisfacer pagos por cuenta de a favor de terceros que reciba el Concesionario y/o las Filiales, incluyendo –sin limitarse a- tributos municipales– así como los montos correspondientes a los costos de servicios básicos -tales como energía eléctrica, agua y alcantarillado, telefonía fija, gas, así como otros servicios – tales como aire acondicionado, recojo y disposición de residuos sólidos, servicios de red, etc.- facturados por el Concesionario a terceros, y los costos de transformación, de tratamiento o de mantenimiento en que el Concesionario incurra a efectos de poder brindar dichos servicios, entre otros; (ii) los ingresos que reciban las Filiales por parte del Concesionario, por concepto de construcción, ingeniería y diseño arquitectónico que estén dedicadas de manera preponderante a las actividades de diseño y construcción; (iii) únicamente los ingresos de la Filial que actúe como Operador Principal y que le sean pagados por el Concesionario exclusivamente con relación al Contrato de Operación; (iv) los ingresos de las Filiales que actúen como Operadores Secundarios ~~y que hayan sido seleccionados mediante concurso público supervisado por OSITRAN, cualquiera que sea la fuente de pago,~~ y (v) los montos destinados para CORPAC S.A. por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) internacional y por la tarifa de aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Anexo 5 del presente Contrato, (vi) los ingresos que tengan su origen tanto en el pago de indemnizaciones de seguros - con excepción de seguros de lucro cesante - así como en el producto de la venta en la sustitución de bienes muebles del Concesionario, (vii) los montos generados por la cesión, arrendamiento o explotación de áreas adquiridas u obtenidas por el Concesionario y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión; (viii) los montos generados por las actividades que el Concesionario realice involucrando infraestructura ubicada fuera del Aeropuerto; (ix) los montos provenientes de los reembolsos de gastos por trabajos de remediación ambiental a cargo del Concedente pero ejecutados por el Concesionario; (x) los montos generados por aquellos servicios cuya contraprestación no sea materia de regulación por OSITRAN; (xi) los montos generados por aquellos servicios no prestados en el Aeropuerto antes de la Fecha de Cierre; y (xii) los ingresos provenientes de servicios prestados a Autoridades Gubernamentales y Fuerzas Armadas. En ningún caso incluirá las moras y penalidades percibidas por el Concesionario en conexión con sus actividades como parte de la Concesión establecidas en la Cláusula 4.4 del presente Contrato. En el caso del inciso (iv), los ingresos devengados o percibidos a favor del Concesionario serán computados dentro de los Ingresos Brutos a efectos de calcular el monto de la Retribución.

OSITRAN podrá revisar y objetar los ingresos consignados por el Concesionario para el cómputo de los Ingresos Brutos, dentro de un plazo de dos (2) años, posteriores al 31 de diciembre del año al que corresponda el período por el cual se efectuó cada oportunidad de pago de la Retribución, o en la auditoría del OSITRAN que cubra el período al que dicha oportunidad de pago de la retribución corresponda, lo que ocurra primero; no siendo aplicable para este caso lo dispuesto en la Cláusula 19.2 del presente Contrato.

El procedimiento para la impugnación, a estas objeciones por parte del Concesionario, será el siguiente:

En un plazo de tres (3) Días Útiles, siguientes a la recepción de las objeciones formuladas por la Gerencia de Supervisión ~~División Técnica de Infraestructura de Terminales~~ de OSITRAN o la que lo sustituya, el Concesionario presentará su apelación ante dicho órgano, o si lo prefiere el Concesionario, podrá optar por

presentar el informe de un perito experto en la materia, independiente y de reconocido prestigio internacional, el mismo que será seleccionado por el Concesionario de una lista proporcionada por OSITRAN. La selección del perito deberá ser comunicada al OSITRAN, en un plazo de diez (10) días calendario, siguientes a la recepción de las objeciones.

El perito podrá solicitar al Concesionario y a OSITRAN, toda la información relevante vinculada a la materia que se impugna y presentar la documentación y las pruebas que considere necesarias para fundamentar su opinión.

El informe del perito será presentado ante el Consejo Directivo de OSITRAN, o ante el que lo sustituya, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario contados a partir de su designación por parte del Concesionario.

Contando con el informe pericial, el Consejo Directivo de OSITRAN, o el que lo sustituya, emitirá la Resolución que ponga fin a la instancia administrativa, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, contados a partir de la recepción de dicho informe.

El perito deberá mantener confidencialidad de toda la información que le haya sido entregada por OSITRAN y por el Concesionario, conforme lo estipulado por la cláusula 24.1.

Todos los ingresos por prestación de servicios o venta de bienes o cualquier otra actividad, negocio u operación realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo deberán ser facturados en el Perú.

Los Ingresos Brutos deberán contabilizarse en Dólares al Tipo de Cambio de la fecha de su registro contable.

Ningún ingreso podrá ser considerado Ingreso Bruto más de una vez."

El primer cambio propuesto (literal (i)) responde a la necesidad del Concesionario, como responsable ante la Municipalidad Provincial del Callao por la recaudación del Impuesto Municipales como los Arbitrios, de poder recuperar tales tributos, trasladando su cobro a aquellos operadores que ocupan locales en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Dicho traslado se encuentra sustentado en los respectivos contratos de arrendamiento o uso de áreas suscritos entre el Concesionario y las empresas que operan en el Aeropuerto. Ante tal supuesto, la consideración de dicho traslado como un Ingreso Bruto perjudicaría a las empresas que operan en el Aeropuerto, pues el Concesionario se vería obligado a cargarles una sobre tasa de 46.511% (monto de la Retribución a favor del Estado peruano) a efectos de recuperar los costos incurridos en el pago de Impuesto Predial y Arbitrios. En ese sentido, es necesario aclarar que dichos cobros, al ser efectuados en calidad de recuperación de costos incurridos por el Concesionario, no deben ser considerados como 'Ingresos Brutos'.

El segundo cambio propuesto (en el mismo literal (i)) no hace sino precisar lo ya aceptado por el Estado peruano a través de la Addenda N° 3 en la parte relativa a excluir de la noción de "Ingresos Brutos" los reembolsos de gastos incurridos en la prestación de servicios básicos por parte de LAP, y que por la condiciones en que recibió el Aeropuerto, no puede delegar a las empresas de servicios básicos (actualmente Edelnor y Sedapal). La modificación entonces aceptada por el Estado peruano derivó en el texto actual que presenta, en esta parte, el numeral 1.26 del Contrato.

No obstante lo anterior, y como elemento nuevo que configura una circunstancia a considerar para evaluar la propuesta de modificación, debemos resaltar que, contrariamente al que, en

nuestra opinión, es el espíritu del texto contractual, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2004-CD-OSITRAN) OSITRAN ha interpretado en forma restrictiva el concepto de "costos de servicios básicos", la misma que impide la recuperación de costos internos incurridos para poder prestar el servicio.

Debemos aclarar que incluso siguiendo la interpretación del Consejo Directivo de OSITRAN, el problema concreto planteado podría ser fácilmente superado si el Concesionario pudiera entregar la operación de los servicios básicos a las empresas regulares que prestan estos servicios; ello, además, bajo la premisa de que no es rubro ni debe ser competencia del Concesionario prestar este tipo de servicios a terceros. No obstante, como hemos señalado en reiteradas ocasiones a las entidades pertinentes, vicios en la red de electricidad y agua preexistentes a la toma en concesión del Aeropuerto, nos impiden proceder de la manera referida, viéndonos obligados a suministrar los servicios mencionados a terceros.

Como resultará evidente, la presente propuesta busca reducir ineficiencias en el esquema de la concesión al evitar tener que trasladar a los usuarios del Aeropuerto el sobre costo constituido por el pago de la Retribución sobre los cobros por reembolso de gastos, situación cuyo reconocimiento debe plasmarse en el texto contractual.

Un criterio similar se puede aplicar respecto a la prestación de otros servicios prestados a los usuarios del Aeropuerto - tales como telefonía fija, gas, aire acondicionado, recojo y disposición de residuos sólidos, mantenimiento de áreas comunes, servicios de red y su mantenimiento, etc. - situación ante la cual lo que se intenta es facilitar la prestación de los servicios y su cobro, si que el Concesionario tenga un ánimo de lucro respecto de la prestación de los mismos.

A través del tercer cambio propuesto (literal (iv)), se busca concordar lo establecido en el presente numeral con lo establecido en Numeral 2.2 del Anexo 5, en el sentido que las filiales del Concesionario están permitidas de brindar el servicio de carga (manipuleo de carga, almacenamiento y depósitos autorizados de aduanas), para lo cual se establece claramente que la realización de una subasta no es indispensable. No obstante lo anterior, en caso se afectara a los ingresos de dicha filial con el pago de la Retribución a favor del Estado, se estaría generando una situación de doble afectación, ya que los montos pagados por la filial al Concesionario también están afectos al pago de la retribución. Por tanto, consideramos necesaria la eliminación propuesta.

A través del cuarto cambio propuesto (literal (vi)) pretendemos aclarar que deben ser excluidos del concepto de "Ingresos Brutos" los ingresos obtenidos en el marco del procedimiento de sustitución de bienes del Concesionario, considerando que como generalidad el producto de la venta de los bienes a ser reemplazados es destinado a la adquisición del nuevo activo mobiliario (por ejemplo, en el caso de computadoras, automóviles, entre otros). Ello, más aun considerando que existe la obligación del Concesionario, al término de la Concesión, de entregar los Bienes de la Concesión al Estado peruano de forma tal que el Aeropuerto se encuentre en óptimas condiciones de funcionamiento.

El quinto cambio propuesto (Literal (vii)) está relacionado con la existencia de terrenos contiguos o cercanos al Aeropuerto de propiedad de terceros, lo cual hace que el Concesionario deba evaluar la posibilidad de adquirir o, en general, de buscar los mecanismos contractuales apropiados que permitan eventualmente utilizar tales terrenos para el desarrollo de las actividades aeroportuarias que, a la fecha, no resulta posible dada la evidente limitación de áreas que enfrente el Aeropuerto. Ello permitiría contar con un incentivo para estar en condiciones de ofrecer mayores y mejores servicios a los usuarios del Aeropuerto -los que, de lo contrario, seguirían sufriendo los efectos de la escasez de infraestructura que se viene enfrentando.

Por otro lado, el sexto cambio propuesto (literal (viii)) busca crear un incentivo para el desarrollo de actividades independientes y adicionales de aquellas realizadas como operador y administrador del Aeropuerto, a efectos de mejorar de esa manera su nivel de ingresos y, finalmente, posibilitar el traslado de eficiencias a los usuarios aeroportuarios. Asimismo, esta situación impulsaría la posibilidad de compartir la importante experiencia ganada por LAP en el manejo y operación aeroportuaria en estos años como Concesionario, con terceros – fundamentalmente los nuevos concesionarios de los aeropuertos regionales-, aportando al desarrollo eficiente del sector aeroportuario en el país y, eventualmente, pudiendo contribuir con el desarrollo regional a partir de la experiencia peruana. Al efecto, como ejemplo de dichas actividades podemos citar brindar consultorías en la elaboración de Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario u otros servicios similares. Debe considerarse que, en la medida que dichas actividades sean estricta y absolutamente ajenas a las actividades de operador o administrador del Aeropuerto, los ingresos generados por las mismas no deberían estar afectas al pago de Retribución.

El séptimo cambio propuesto (Literal (ix)) está vinculado a los reembolsos recibidos por el Concesionario como consecuencia de los trabajos de remediación ambiental desarrollados en ejecución de lo establecido en el último párrafo del Numeral 18.1 de la cláusula dieciocho del Contrato de Concesión. En la medida de que se trata de la recuperación de costos incurridos por el Concesionario por remediación de pasivos ambientales que correspondía asumir al Estado, carece de sentido que este último asuma dicha deuda y luego parte de lo reembolsado al Concesionario sea transferido al Estado vía pago de Retribución. En ese sentido, consideramos necesario que dichos reembolsos sean excluidos explícitamente del concepto de 'Ingresos Brutos'.

El octavo cambio sugerido (Literal (x)) busca crear un incentivo para permitir al Concesionario concurrir al mercado en condiciones competitivas respecto de aquellos servicios prestados en condiciones no monopólicas, lo cual se traducirá en mejores condiciones en la oferta de servicios a favor de los usuarios.

El noveno cambio propuesto (Literal (xi)) está referido a la exclusión de la definición de 'Ingresos Brutos' de aquellos servicios prestados en el Aeropuerto por el Concesionario y cuya prestación no estaba prevista en el Contrato de Concesión. Dicha exclusión buscaría crear incentivos para la generación de nuevos servicios –y, finalmente, de nuevos ingresos– atendiendo a la necesidad de satisfacer las expectativas de los usuarios del Aeropuerto.

El décimo cambio (Literal (xii)) está dirigido a excluir de la definición de 'Ingresos Brutos' al pago por los servicios prestados a Autoridades Gubernamentales y Fuerzas Armadas, las cuales pertenecen al Estado peruano (Concedente). Dicha modificación busca evitar que el Concesionario se vea obligado a devolver el 46.511% de los montos cargados al Concedente (representado en ese caso por las Autoridades Gubernamentales o las Fuerzas Armadas) como consecuencia de dichos servicios.

El undécimo cambio busca dar sentido a la excepción referida a las moras y penalidades percibidas por el Concesionario como consecuencia de la operación del Aeropuerto, ya que la redacción original caía en una contradicción al referirse a las moras y penalidades pagadas por el Concesionario al Concedente, las cuales al no ser un ingreso del Concesionario tampoco pueden ser excluidas de los Ingresos Brutos. En ese sentido, se estaría aclarando el sentido original de la Cláusula.

11. Modificaciones al numeral 1.60 de la cláusula primera

Proponemos que se modifique el numeral 1.60 de la siguiente manera:

“1.60 “Valor Contable de las Mejoras” significará la sumatoria de los valores en dólares de los Estados Unidos de América registrados en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión de todas las inversiones en activos fijos tangibles e intangibles realizadas en las Mejoras - hasta la notificación oficial de Caducidad de la Concesión - menos las correspondientes depreciaciones y amortizaciones acumuladas.

Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido contablemente registradas en el momento en que eventualmente se produjera el daño o la destrucción de las mismas, se contabilizará el valor de éstas en el momento de su construcción o adquisición, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras.

Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido contablemente registradas en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, pero que se hubiesen dañado o destruido y no hubiesen sido reparadas o reemplazadas, el valor a contabilizarse será el valor contable que tenían al momento inmediatamente anterior al de su daño o destrucción, siempre que el Concesionario o los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras.

En cualquier caso, sólo serán consideradas Mejoras para efectos de lo establecido en el presente numeral, aquellas incluidas en el Plan de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobado por OSITRAN vigente a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, siempre que el Concesionario o los Operadores Secundarios proporcione al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras”.

Desde el momento que el Concesionario puede delegar la operación de determinados servicios a Operadores Secundarios, tal como lo permite la Cláusula 5.4 del Contrato de Concesión - reconociendo la existencia de distintos niveles de especialización en la operación de distintas actividades - consideramos que se justificaría plenamente desde una perspectiva económica, que las Mejoras llevadas a cabo por los Operadores Secundarios sean también reconocidas como parte de las mejoras del Concesionario.

Al respecto no debe perderse de vista que, al tratarse de operadores especializados, estos en muchos casos estarán en mejores condiciones que el Concesionario a efectos de determinar – siguiendo criterios de eficiencia - las inversiones necesarias para la prestación de cada servicio, con el consecuente beneficio para el Concedente (incremento de su patrimonio) y los usuarios (posibilidad que los precios estén mas cercanos a los costos eficientes de los Operadores Secundarios). En ese sentido, la realización de inversiones por parte de los Operadores Secundarios no debe ser desincentivada por el Contrato de Concesión.

No obstante lo anterior, en el escenario en el que las mejoras ejecutadas por los Operadores Secundarios no son contabilizadas para la estimación del Valor Contable de las Mejoras, ello puede ser un desincentivo para dichas inversiones

12. Modificación al Numeral 1.61 de la cláusula primera

Proponemos que se modifique el numeral 1.61 de la siguiente manera:

"1.61 "Valor presente del Flujo de Caja Libre" Es el valor presente aplicado al neto del flujo de caja operativo - sin considerar cargas financieras y suponiendo que no existe deuda - después de impuestos- considerando tanto la Retribución como la tasa de regulación como gastos, menos los egresos para las reposiciones y/o reinversiones y las variaciones del capital de trabajo necesarias para el mantenimiento del nivel de actividad operativa; proyectadas para cada año durante el periodo que resta entre la Caducidad motivadas según las cláusulas 15.5 y/o 15.6 del presente Contrato, y el término original -o cualquier extensión del mismo- de Vigencia de la Concesión.

El nivel de actividad operativa a considerar para cada año estará limitado a la estimación de la demanda y a la capacidad operativa con las inversiones previas al momento de la Caducidad.

Dichos flujos se explican en la siguiente fórmula:

$$FCL_n = (U_n (1-t) + D_n - C_{tn} - R_n), \text{ donde:}$$

n = Año de proyección.

U = Utilidad (pérdida) operativa antes de intereses, participaciones e impuestos.

t = Tasa de impuesto a la renta más participaciones (en tanto por 1).

D_n = Depreciación más amortización.

C_{tn} = Variación del capital de trabajo para el nivel de actividad operativa proyectado para cada año.

R_n = Reposición y/o reinversión de activos fijos necesaria para mantener el nivel de actividad operativa alcanzado.

La definición de la tasa de descuento y las proyecciones para cada año, así como el cálculo del Valor presente del Flujo de Caja Libre serán realizados por una empresa consultora del sector aeroportuario o aeronáutico o un banco de inversión, con experiencia internacional comprobada en: (a) proyecciones de tráfico de pasajeros, carga y movimiento de aeronaves; (b) estudios de impacto económico; (c) cálculo de demanda de tráfico; (d) preparación de propuestas técnicas en procesos de privatización o concesión de aeropuertos; (e) análisis, planeamiento y financiamiento de mejoras de capital en aeropuertos; (f) análisis y planeamiento de negocios comerciales y no aeronáuticos; (g) cálculo de tarifas y cargos de acceso; y/o (h) revisión de capacidad instalada de infraestructura. ~~firma internacional de reconocido prestigio.~~

Dicha empresa deberá ser acreditada elegida por OSITRAN a la fecha de resolución de la Concesión ~~por el Concedente~~ de una lista de cuando menos tres (3) empresas propuestas por el Concesionario. El costo de los honorarios de la firma internacional será asumido por el Concedente."

La modificación sugerida en el primer párrafo busca tan sólo la concordancia con lo previsto en el numeral 3.2 de la cláusula tercera del Contrato de Concesión, la que prevé la posibilidad de prorrogar el plazo de vigencia del mismo.

Por otro lado, la introducción de las modificaciones planteadas en los dos últimos párrafos responden a la necesidad de aclarar algunos aspectos relevantes del mecanismo a ser utilizado en el caso que el Contrato de Concesión fuera resuelto en los términos previstos en los numerales 15.5 y/o 15.6 de la cláusula decimoquinta. Así, las modificaciones sugeridas

buscan dar un mayor grado de certeza y predictibilidad para ambas partes respecto al resultado del análisis del Valor presente del Flujo de Caja Libre, sobre todo considerando la importancia de que el mismo sea efectuado por una empresa especializada y con experiencia reconocida.

13. Modificaciones al numeral 2.3

Proponemos que se modifique el numeral 2.3 de la siguiente manera:

"2.3 Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales. El uso del Aeropuerto y sus instalaciones por parte de las Fuerzas Armadas, así como los derechos y obligaciones que a ellas correspondan por tal uso, están ~~especificadas~~ especificados en el Anexo 7. Todo pago que deba ser efectuado por las Fuerzas Armadas y/o por las Autoridades Gubernamentales, incluidos los tributos que graven los servicios utilizados, ~~y~~ que no haya sido satisfecho dentro de los ciento ochenta (180) días calendario siguientes a su fecha de pago programado, podrá ser deducido por el Concesionario de la Retribución del trimestre siguiente hasta en un 100% del monto total adeudado ~~sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio.~~ El mecanismo de descuento previsto en la presente cláusula para las Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales será también aplicable para servicios brindados a las Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales de otros países -incluyendo representantes o delegaciones diplomáticas, militares, institucionales, comerciales, entre otras- que en mérito a Leyes Aplicables, convenios internacionales y/o principios de reciprocidad tengan derecho a usar los servicios del Aeropuerto sin pagar por los mismos al Concesionario."

Entendemos que la disposición prevista originalmente en esta cláusula por la cual se permite al Concesionario deducir del cálculo de la Retribución los montos impagos de las Fuerzas Armadas, obedece a que, en tanto tales instituciones constituyen parte del Estado, es razonable que dicha situación de incumplimiento no implique un perjuicio al Concesionario.

En tal contexto, la experiencia en los años de manejo de la Concesión ha demostrado que el Concesionario ha venido enfrentado problemas de cobro por servicios prestados a favor del propio Estado, originados no sólo por incumplimientos por parte de las Fuerzas Armadas sino también de las Autoridades Gubernamentales. Al respecto, y bajo la misma lógica que sustenta la posibilidad de deducir de la Retribución las deudas originadas por los servicios prestados a las Fuerzas Armadas, se hace preciso aplicar el mismo tratamiento a las deudas devengadas por servicios prestados a las Autoridades Gubernamentales en tanto parte del Estado.

En cuanto a la eliminación de la exclusión de los tributos de ley del importe que pueden ser descontados por el Concesionario de la Retribución, es necesario señalar que no encontramos sustento para justificar dicha exclusión siendo que la misma perjudica al Concesionario al encontrarse éste obligado a trasladar al Estado la porción de los impuestos supuestamente retenidos como consecuencia de la prestación y cobro de dichos servicios (los cuales en la práctica nunca percibe en su totalidad).

La misma experiencia nos ha demostrado que similares situaciones de morosidad se presentan respecto de servicios prestados a entidades de otros Estados, por causas que se encuentran absolutamente ajenas a la potestad o competencia del Concesionario, asumiendo riesgos propios del Estado peruano, sea por normas de Derecho Internacional Público o por convenios internacionales de los cuales éste es parte.

Esta situación se torna más crítica, considerando que cualquier acción judicial de cobro contra dichas entidades que pudiera intentar válidamente el Concesionario para hacer respetar sus

derechos, podría afectar o incluso dañar las relaciones que el Concedente mantenga frente al país de origen de las mismas³⁰.

Por lo expuesto, consideramos pertinente que el mecanismo de descuento previsto en el numeral 2.3 del Contrato de Concesión al incumplimiento de pago por parte de las Fuerzas Armadas se extienda tanto a Autoridades Gubernamentales como a Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales de otros Estados³¹.

14. Modificaciones al numeral 2.5 de la cláusula segunda

Proponemos que se modifique el segundo párrafo del numeral 2.5 de la siguiente manera:

"2.5 Garantía del Estado: El Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones que fueren pertinentes para que, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 4 de la Ley No. 26885, el Poder Ejecutivo expida el Decreto Supremo al que se refiere el Artículo 2 del Decreto Ley No. 25570, modificado por el Artículo 6 de la Ley No. 26438, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas en el presente Contrato.

Asimismo, el Concedente durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar ~~y a no~~ operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional y/o ~~e~~-internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario."

Si bien siempre ha sido clara la intención del Concedente de comprender dentro de la garantía de no competencia establecida a favor del Concesionario tanto a cualquier aeropuerto nacional como internacional, consideramos importante que dicha intención y mutuo entendimiento se reflejen con exactitud y propiedad también en el texto del Contrato de Concesión.

15. Modificaciones al numeral 5.5 de la cláusula quinta

³⁰ Como ejemplo podemos citar el caso de la deuda de la Embajada de los Estados Unidos de Norte América. En este caso, por servicios de aterrizaje y despegue devengados desde el inicio de la concesión, en reiteradas oportunidades nos vimos obligados a reunimos con el Concedente ~~tanto con el MTC como con el Ministerio de Relaciones Exteriores~~ para abordar este tema y analizar la solución al mismo, siendo la respuesta en todo momento que el Estado peruano asumirá esos montos. No obstante, debido a situaciones de aparente falta de consenso o coordinación ocurridas al interior del Concederte (y ajenas al Concesionario), el descuento solicitado se ha visto considerablemente dilatado en más de una oportunidad, generando significativos retrasos que han perjudicando seriamente al Concesionario.

³¹ Como antecedente se debe considerar que el descuento de la Retribución de deudas originadas por la prestación de servicios a favor de Autoridades Gubernamentales de otros Estados ha sido expresamente autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ~~en representación del Concedente~~ conforme a lo establecido en el Oficio No. 766-2006-MTC/02 de fecha 15 de junio de 2006 y posteriormente también aprobado por OSITRAN conforme a lo establecido en el Oficio No. 265-06-GAF-OSITRAN del 26 de julio de 2006.

Proponemos que se modifique el segundo párrafo del numeral 5.5 de la siguiente manera:

"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.

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 y segura.

El Concedente se obliga a abstenerse y hacer que toda Autoridad Gubernamental y las Fuerzas Armadas se abstengan de competir o interferir de cualquier manera, directa o indirectamente, en la prestación de cualquier servicio a cargo del Concesionario, tanto en el Aeropuerto como en el área colindante definida por la franja de 2 Km. de ancho adyacente al perímetro del Aeropuerto"

Dada la naturaleza de las actividades desarrolladas en el Aeropuerto, la seguridad constituye el más importante aspecto a observar, en especial considerando el interés e integridad de los usuarios de la infraestructura aeroportuaria –y, dentro de ellos, de los pasajeros-. Si bien la responsabilidad por la seguridad operacional aeroportuaria resulta de cargo del Concesionario dentro de los límites previstos en el Contrato de Concesión y las Leyes Aplicables, es claro que el Concedente, a través de sus distintas dependencias, debe apoyar al primero a cumplir dicha función, no sólo con relación a la seguridad operacional señalada sino, en general, a la seguridad aeroportuaria. Ello, sobre todo considerando la importancia del rol que tienen muchas entidades estatales en el cuidado y apoyo de la seguridad aeroportuaria en general (entre ellas: la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Policía Nacional del Perú, el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, entre otros).

16. Modificaciones al numeral 5.7 de la cláusula quinta

Proponemos que se modifique el numeral 5.7 de la siguiente manera:

"5.7. Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6 y el Anexo 6 del presente Contrato. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

Las Mejoras Eventuales se llevarán a cabo de acuerdo con el volumen de tráfico y otras consideraciones establecidas en el Anexo 19 y deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Las Mejoras Eventuales, además de las Obligatorias y de las Complementarias, deberán ser realizadas por el Concesionario, de acuerdo con las Leyes Aplicables, una vez que OSITRAN haya sido notificada del plan de diseño de tales Mejoras, de conformidad con el inciso 5.10 de la presente Cláusula.

5.7.1. Los expediente técnicos de las Mejoras referidas a bienes inmuebles deberán estar inscritas, ser presentados al Concedente para su revisión y aprobación en el Registro de la Propiedad Inmueble respectivo, a nombre del Concedente o de quien éste designe, dentro del plazo de tres (3) meses de culminada su construcción o ejecución a efectos de su posterior presentación al Registro de la Propiedad Inmueble respectivo para la inscripción de las mismas a nombre del

Concedente o de quien éste designe. En este caso el Concesionario y el Operador Secundario, según corresponda, deberán mantener una cuenta de activos intangibles de duración limitada u otra cuenta de efectos similares, derivados del derecho de uso sobre los activos transferidos al Concedente que amortizarán conforme a lo estipulado en el cuarto párrafo del Artículo 22 del TUO, modificado por Ley N° 27156.

- 5.7.2. Las Mejoras referidas a bienes muebles, serán transferidas al Concedente o a quien éste designe al término de la Vigencia de la Concesión o la terminación anticipada de la misma. Será de aplicación, en lo que corresponda, lo estipulado en el artículo 22 del TUO, modificado por Ley 27156.

Para efectos de la sustitución de los bienes muebles identificados en el Apéndice 2 del Anexo 2 del presente Contrato y, al encontrarse los mismos bajo el régimen especial establecido por las Leyes Aplicables, estos deberán ser ~~devueltos al Concedente y~~ sustituidos por otros bienes ~~nuevos~~ que cumplan la misma función o finalidad, de tal forma que durante la Vigencia de la Concesión o al término de la misma todos los bienes muebles deberán tener un nivel de calidad, y, en su caso, de tecnología de punta, de acuerdo a los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

Las Mejoras referidas a bienes muebles no podrán ser prendadas ni sometidas a gravámenes de ningún tipo sin la aprobación previa y por escrito del Concedente."

Las sugerencias de modificación del numeral 5.7.1 no hacen más que plasmar en el Contrato de Concesión una situación real que al parecer no fue prevista al momento de celebrar dicho contrato: la oportuna inscripción de las Mejoras de bienes inmuebles en los registros públicos no depende directamente del Concesionario sino, fundamentalmente, de la activa participación del Concedente representado por el MTC, dado que sin ella no resulta jurídicamente posible proceder con dicha inscripción.

En tal sentido, debe precisarse que la obligación del Concesionario está circunscrita a presentar la documentación técnica que legalmente se requiera para que el MTC (o quien el Concedente designe) pueda revisarla y aprobarla, quedando -sólo así- expedita para su presentación ante los registros públicos.

Con igual lógica, debe considerarse que tampoco está dentro del dominio del Concesionario el manejo del trámite interno de la solicitud que pudiera presentarse ante los registros públicos, ya que -como es sabido- estos procedimientos suelen ser engorrosos, subjetivos (dado que en la gran mayoría de ocasiones dependen del criterio del registrador, el cual no necesariamente es uniforme) y muchas veces toman mucho más tiempo de los tres (3) meses a los que se contrae el Contrato de Concesión.

Por otro lado, se busca conciliar el texto de varios numerales de esta Cláusula con el cambio propuesto en el numeral 1.60, referido al reconocimiento de Mejoras realizadas por Operadores Secundarios.

17. Modificaciones al numeral 5.7.3 de la cláusula quinta

Proponemos que se incorpore un párrafo adicional en el numeral 5.7.3 de la siguiente manera:

"5.7.3 El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, para tal efecto, presentará las cantidades de obra y el desagregado de precios unitarios correspondiente, para su respectiva revisión y aprobación.

La aprobación de los precios unitarios de las Mejoras correspondientes por parte de OSITRAN, con el apoyo de la supervisión a que se refiere la cláusula 24.3., se realizará en el plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la sustentación a la que se ha hecho referencia. En caso que OSITRAN requiera información adicional vinculada al desagregado de precios unitarios correspondiente a la ejecución de las Mejoras, deberá solicitarla hasta en una sola oportunidad en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la información original. En tal caso, y por una sola vez el referido plazo de aprobación de treinta (30) días hábiles comenzará nuevamente a computarse desde la fecha de presentación de la información adicional solicitada. En el caso que OSITRAN no se pronuncie en el plazo al que se ha hecho referencia, se entenderá que los precios unitarios de la construcción de las Mejoras han sido aprobados.

La aprobación de los montos derivados de la construcción de las Mejoras, se realizará de acuerdo a los precios unitarios aprobados.

En los casos en los que, para efectos de la fijación o revisión tarifaria previstas en la Cláusula 6 y/o en el Anexo 5, sea necesario contar con el importe de las inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario, la entidad encargada de la fijación o revisión tarifaria deberá utilizar como información sustentatoria los precios unitarios aprobados conforme a la presente cláusula."

El cambio propuesto busca guardar la consistencia al interior del contrato, al proponer que las tarifas a ser fijadas o revisadas conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión, deban considerar como información relevante a los precios unitarios previamente aprobados por OSITRAN.

Esta modificación toma mayor sentido si consideramos que la fijación tarifaria constituye una función regulatoria propia del OSITRAN, siendo responsabilidad de ese mismo organismo no sólo la revisión de los precios unitarios sino su respectiva aprobación.

En ese sentido, no sólo se estaría garantizando la coherencia al interior del Contrato de Concesión, sino también la coherencia entre los actos del OSITRAN como supervisor y como regulador.

18. Modificaciones al numeral 5.9 de la cláusula quinta

Proponemos que se modifique el numeral 5.9 de la siguiente manera:

"5.9. **Licencia de Operación:** El Concedente se compromete a que a la Fecha de Cierre, el Concesionario tenga la Licencia de Operación, requerida para operar el Aeropuerto, de conformidad con las Leyes Aplicables durante la Vigencia de la Concesión. Asimismo, el Concesionario acuerda obtener, ~~y hacer que cada Operador obtenga,~~ cualquier licencia adicional que pudiera ser requerida o cualquier modificación o suplemento de la misma según lo requiera el cumplimiento continuo del presente Contrato, para implementar cualquier mejora, así como cualquier otra licencia que sea requerida por la Dirección General de Aeronáutica Civil o cualquier otra Autoridad Gubernamental".

Este cambio parte de reconocer que existe un impedimento jurídico y práctico en el Concesionario relativo a la obtención de licencias por parte de terceros que no habría sido tomado en cuenta al momento de la celebración del Contrato de Concesión, dado que, como resulta evidente, el carácter personal de dichas licencias implica que las mismas deben ser tramitadas únicamente por el propio solicitante, con lo cual el ámbito de actuación del Concesionario al respecto se debe circunscribir, en el mejor de los casos, a una obligación de medios (mejores esfuerzos) y no de resultados.

En ese sentido, creemos necesario eliminar esta obligación del Concesionario.

19. Modificaciones al numeral 5.15 de la cláusula quinta

Proponemos se modifique el numeral 5.15 de la siguiente manera:

"5.15 Mantenimiento. El Concesionario será responsable del mantenimiento, con sus propios recursos y durante la Vigencia de la Concesión, de los Bienes de la Concesión, a fin de que cumpla con todos los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos.

Una vez que se encuentre operativa la segunda pista de aterrizaje, ambas pistas (la segunda y la actual) deberán estar siempre operativas simultáneamente, salvo los períodos en los que: (i) deba hacerse mantenimiento preventivo o correctivo a una de ellas; (ii) se realicen construcciones, modificaciones, ampliaciones o mejoras en cualquiera de las pistas; (iii) se esté llevando a cabo alguna inspección respecto a alguna de las pistas; (iv) se presenten actos de interferencia ilícita que afecte alguna de las pistas; (v) se realicen simulacros o maniobras especiales en alguna de las pistas; (vi) se realicen ferias o exposiciones de vuelo; (vii) se dé algún supuesto de emergencia en alguna de las pistas; o (viii) se den otras causas debidamente justificadas por el Concesionario. En el supuesto que ~~el mantenimiento de cualquiera de las pistas~~ por cualquiera de los casos mencionados se genere la restricción o suspensión del servicio por un plazo mayor a los establecidos en los Manuales y Anexos de la OACI, que rijan sobre la materia, y en la Ley de Aeronáutica Civil del Perú (o la que la sustituya) el Concesionario deberá obtener autorización previa de OSITRAN- la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), o la entidad que la sustituya, para efectuar dicha suspensión o restricción del servicio.

El mantenimiento de las pistas deberá efectuarse bajo la supervisión y aprobación de OSITRAN."

La experiencia en el manejo aeroportuario demuestra que el mantenimiento de la pista de aterrizaje no es -ni puede ser- la única causal que permita el cierre temporal de una de las pistas dado que existen motivos técnicos debidamente justificados -razones- al -mercer- mantenimiento que justifican tal situación (como los propuestos en el texto modificado).

En tal sentido, no tenemos dudas que el Concedente y la autoridad aeronáutica coincidirán en la necesidad de esta modificación contractual a fin de adecuar el Contrato de Concesión a la realidad aeroportuaria.

Adicionalmente, proponemos que sea la DGAC en su calidad de autoridad aeronáutica -y no OSITRAN- la que otorgue la autorización para el cierre temporal extendido de cualquiera de las pistas de aterrizaje.

20. Modificaciones al numeral 5.17 de la cláusula quinta

Proponemos que se modifique el numeral 5.17 de la siguiente manera:

"5.17. Garantía de Calidad. El Concesionario:

- 5.17.1 Pondrá en operación y mantendrá un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO ~~9000~~-9001 o el que lo sustituya, durante las etapas de diseño, construcción e instalación de cualquier Mejora, y del servicio y operación del Aeropuerto.
- 5.17.2 Pondrá en operación y mantendrá un programa de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO ~~9004-2~~-9001, o el que lo sustituya, durante la gestión de la calidad.
- 5.17.3 Pondrá en operación y mantendrá un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO ~~14000~~-14001, o el que lo sustituya.
- 5.17.4 En un plazo de tres (3) años contado a partir de la Fecha de Cierre obtendrá la certificación y/o registro que acredite que está operando de acuerdo con los estándares ISO antes mencionados o los que los sustituyan. Dicho certificado o registro será emitido por un ente debidamente acreditado y aprobado por OSITRAN.
- 5.17.5 Se obliga a mantener actualizados los programas de certificación mencionados en los numerales anteriores durante la Vigencia de la Concesión."

Las modificaciones propuestas buscan subsanar una imprecisión existente en el Contrato de Concesión, respecto a las denominaciones correctas de las certificaciones ISO a ser obtenidas por el Concesionario.

21. Modificaciones al primer y segundo párrafo del numeral 6.1 de la cláusula sexta.

Proponemos que se modifique el primer y segundo párrafo del numeral 6.1 de la siguiente manera:

"6.1 Tarifa. El Concesionario determinará a su discreción las Tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias con relación a las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por OSITRAN, de acuerdo a las disposiciones establecidas en las Normas y en las leyes que lo rigen. Cualquier discrepancia o conflicto que surja a partir de o con relación a las tarifas, una vez agotada la vía administrativa, podrá ser sometida a los mecanismos de solución de controversias previstos en la Cláusula 17 del presente Contrato.

Con treinta (30) días de anticipación al inicio de la vigencia de las Tarifas establecidas conforme se señala en el párrafo precedente, el Concesionario deberá notificar a OSITRAN las Tarifas que haya decidido cobrar así como la política tarifaria de la empresa. Asimismo el Concesionario, a su propio costo, se obliga a poner el tarifario correspondiente en conocimiento de la generalidad de los Usuarios mediante su publicación en la página web del Concesionario o por algún otro medio establecido por OSITRAN con carácter general para todos los concesionarios de infraestructura para servicios de transporte público, con 10 días útiles de anticipación a la fecha de su entrada en vigencia ~~en la forma que establezca para dicho efecto OSITRAN~~. Las Tarifas Máximas determinadas en el Apéndice 2 del Anexo 5 vigentes durante Periodo Inicial, no serán modificadas, salvo lo establecido en las Cláusulas 26 y 13.3 del

presente Contrato. Las Tarifas Máximas que OSITRAN establezca, a partir del noveno año de Vigencia de la Concesión, conforme se establece en el Apéndice 2 del Anexo 5, serán publicadas por el Concesionario a su costo, en el Diario Oficial "El Peruano" u otro medio de difusión determinado por OSITRAN, a costo del Concesionario. [...]"

En cuanto a la modificación propuesta al primer párrafo, debemos precisar que ella responde a que el tema de la fijación y revisión tarifaria constituye uno de los aspectos más relevantes para asegurar la viabilidad de la Concesión y, finalmente, el bienestar de los usuarios.

La experiencia de estos años como Concesionarios del Aeropuerto, nos ha demostrado que es frecuente encontrarnos con una posición contraria, en relación con el tema referido, a la que pudiera mantener respecto a un aspecto específico OSITRAN en el ejercicio de su facultad regulatoria. En tal sentido, al constituir la fijación o revisión tarifaria una actividad altamente técnica y especializada, consideramos que es imprescindible contar con un foro de resolución de controversias en el que, además de la imparcialidad, predomine el alto nivel de especialización que un tema tan complejo demanda.

Al respecto, sin pretender desconocer la capacidad y vocación de justicia que pudiera presentar el Poder Judicial para avocarse a controversias del tipo señalado, por el mencionado nivel de especialización requerido vemos difícil –al menos en el corto y mediano plazo– que la autoridad judicial esté en iguales condiciones de poder atender con el tecnicismo y experiencia requeridos las controversias que pudieran surgir al respecto, que en las que estaría un árbitro o tribunal arbitral (posibilidad, además, concedida expresamente en la cláusula decimoséptima del Contrato de Concesión).

En tal contexto, y tanto no existe impedimento legal ni contractual para llevar a un arbitraje las controversias que pudieran existir en cuanto al tema tarifario, el presente cambio tan sólo pretende dejar en claro dicha posibilidad mediante su incorporación en el numeral 6.1 de la cláusula sexta.

En cuanto al cambio propuesto respecto al segundo párrafo de esta Cláusula busca adaptar las formas de difusión de las nuevas tarifas a las posibilidades ofrecidas por la Internet como medio de difusión masiva, la publicación de las tarifas y de los cambios tarifarios (incluyendo las políticas del Concesionario relativas a estos aspectos), sin desconocer la facultad de OSITRAN de determinar formas complementarias de publicidad de aplicación común.

22. Modificaciones al numeral 9.1.11.

Proponemos que se modifique el numeral 9.1.11 de la siguiente manera:

"9.1.11. Cumplimiento de las Leyes. El Concesionario no ha incumplido con cualquier ley, ordenanza, reglamento, orden, política, lineamiento u otro requerimiento de cualquier Autoridad Gubernamental cuyo incumplimiento puede o pudiera someter al Concesionario o a cualquiera de sus respectivos funcionarios a responsabilidad penal, ~~o que~~ y que puede o pudiera tener efecto sustantivamente adverso para la capacidad del Concesionario de cumplir con el presente Contrato. El Concesionario ha registrado, inscrito o depositado oportunamente, todo informe relevante, documentos y otros materiales que requieren ser registrados, inscritos o depositados de conformidad con las Leyes Aplicables, salvo cuando el incumplimiento de mantener dicho registro, inscripción o depósito no sujete al Concesionario, o a cualquiera de sus funcionarios a responsabilidad penal y no tenga un efecto sustancialmente adverso para la capacidad del Concesionario de cumplir con el presente Contrato."

A la luz de la experiencia de los más de cinco (5) años de concesión, se ha podido constatar que uno de los riesgos a los cuales han estado expuestos los funcionarios (e incluso empleados) del Concesionario está constituido por las diversas denuncias penales interpuestas por terceros con intereses particulares contrarios al Concesionario (que en la gran mayoría de casos, no obstante, son de carácter comercial) e, incluso, a la Concesión.

Sin perjuicio de que la totalidad de las denuncias ha carecido de un sustento adecuado en cuanto a los hechos y a derecho invocados en las mismas, es de opinión del Concesionario que las autoridades judiciales no siempre habrían actuado de manera predecible y conforme a los principios que regulan la función jurisdiccional.

Esto ha motivado, incluso, que el Concesionario se haya visto obligado a acudir a las instancias de control interno competentes a efectos de hacer uso de los mecanismos pertinentes para procurar que la actuación referida siempre esté conforme a derecho.

Por ello y ante la incertidumbre jurídica motivada por la situación descrita que percibe el Concesionario, con esta propuesta se busca precisar que la eventual responsabilidad penal de un funcionario del Concesionario sólo será relevante para efectos del Contrato de Concesión en la medida en que dicha situación sea capaz de tener un efecto materialmente adverso para la concesión –lo cual guarda lógica con lo que se habría pretendido lograr con la introducción de esta disposición en el Contrato-.

23. Modificaciones al numeral 15.2.8. de la cláusula decimoquinta

Proponemos que se modifique el numeral 15.2.8 de la siguiente manera:

“15.2.8 Cierre del Aeropuerto.- El cierre del Aeropuerto o la suspensión de las actividades del mismo en relación con el tráfico aéreo comercial por más de setenta y dos (72) horas consecutivas excepto cuando esto ocurra como consecuencia de un Evento de Fuerza Mayor o por decisión o acto del Concedente o de cualquier Autoridad Gubernamental o del responsable de prestar los Servicios de Aeronavegación, de conformidad con las leyes aplicables”.

La precisión se realiza con el fin de aclarar que las decisiones o actos tomados por las Autoridades Gubernamentales que impliquen el cierre del Aeropuerto -como por ejemplo una orden judicial o la suspensión de sus actividades en los términos señalados-, al ser hechos propios del Estado peruano, no pueden ser calificados como un incumplimiento del Concesionario.

Sin perjuicio de que consideramos que, como parte del Concedente (en tanto Estado peruano) se incluye también a las Autoridades Gubernamentales nacionales y que resulta evidente - desde una perspectiva jurídica- que las decisiones o actos en cuestión constituirían un Evento de Fuerza Mayor, por un criterio de transparencia y seguridad jurídica ante un supuesto tan relevante para la vigencia de la concesión, resulta preferible realizar la precisión citada.

24. Modificaciones al numeral 15.7.5 de la cláusula decimoquinta

Proponemos que se modifique el numeral 15.7.5 de la siguiente manera:

“15.7.5 En casos excepcionales en los cuales exista suspensión de la Concesión, o Caducidad de la Concesión, a fin de evitar la paralización total o parcial del Aeropuerto, OSITRAN podrá contratar temporalmente los servicios de empresas especializadas para la

operación total o parcial del Aeropuerto por un plazo no superior a un Año Calendario, hasta la suscripción de un nuevo Contrato de Concesión.

De no existir adjudicatario en la subasta en un plazo de ~~dieciséis~~ nueve (9) meses, o el plazo mayor que acuerde el Concedente con los Acreedores Permitidos, contados desde la fecha de la resolución firme del Concedente declarando la Caducidad de la Concesión, el Concedente pagará ~~hasta~~ el Valor Contable de las Mejoras descontando únicamente los conceptos señalados en los numerales 15.7.3.1, 15.7.3.2, 15.7.3.3, 15.7.3.4, y 15.7.3.5 utilizando la misma prelación utilizada en el numeral 15.7.3 de la presente Cláusula."

El cambio sugerido en cuanto a la reducción del plazo para adjudicar la concesión al nuevo concesionario, busca mejorar las condiciones y en especial el plazo en el cual el saldo pendiente de pago sería cancelado a los Acreedores Garantizados Permitidos, lo cual mejorará las condiciones financieras de cualquier futuro financiamiento que sea solicitado por el Concesionario para las siguientes etapas de expansión del Aeropuerto. Es de señalar que otros contratos de concesión suscritos por el Estado peruano, como por ejemplo los suscritos con NORVIAL, COVIPERU o DP WORLD CALLAO, prevén plazos más cortos que el contenido en el presente Contrato de Concesión, para el pago a favor de los Acreedores Permitidos del Valor Contable de las Mejoras, para los casos de Caducidad de la Concesión.

Por otro lado, de acuerdo con la definición de Valor Contable de las Mejoras dada en el Contrato de Concesión resulta claro que su objetivo es asegurar una adecuada indemnización a favor del Concesionario ante la ocurrencia de una situación de Caducidad de la concesión. Por ello, vemos importante evitar que se entienda –en contradicción con dicho objetivo– que existe la posibilidad de que el Estado pague menos de lo que refleje dicho concepto (p.e. llevando al extremo ello, podría sostenerse que el Estado está facultado a reconocer como Valor Contable de las Mejoras sumas muy por debajo) puntualizando que sólo determinados conceptos podrán ser deducidos de dicho valor.

Al efecto, consideramos que dichos conceptos deben estar directamente vinculados con las obligaciones que el Concesionario mantuviera con el Concedente (incluyendo las de origen legal, como tributos), con los Acreedores Permitidos y con los trabajadores del Concesionario; sin embargo, no encontramos justificación razonable para que otros créditos (p.e. frente a terceros o derivados del concurso público que sería de cargo del Estado) deban ser asumidos también por el Concesionario, mas aun si es que el Contrato no prevé mecanismos para impugnar el cómputo de dichos costos.

25. Modificaciones al numeral 17.3 de la cláusula decimoséptima

Proponemos que se modifique el segundo párrafo del numeral 17.3 de la siguiente manera:

"17.3 Controversias Técnicas. Toda Controversia Técnica que no pueda ser resuelta directamente por las Partes deberá ser sometida a la decisión final e inapelable de un solo perito en la materia (el "Perito") designado de mutuo acuerdo por las Partes dentro de los tres (3) días calendario siguientes a la determinación de la existencia de una Controversia Técnica. Cuando las Partes no acuerden la designación del Perito, el Perito será designado por dos personas, cada una de ellas designada por una de las Partes. Cuando estas dos personas no puedan acordar el nombramiento del Perito dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la expiración del plazo de tres (3) días antes señalado, cualquiera de las partes podrá solicitar al Colegio de Ingenieros del Perú la designación del Perito, quien deberá reunir los mismos requisitos aplicables al Perito designado por las Partes y quien deberá resolver la controversia de conformidad con lo establecido en la presente Cláusula.

Las partes acuerdan que ningún Perito nombrado según se dispone en el primer párrafo de esta cláusula deberá tener vínculo financiero alguno o relación de cualquier tipo con el Concedente, OSITRAN, ni con ninguno de los socios del Concesionario, y que todo Perito así nombrado deberá estar reconocido internacionalmente como poseedor de la especialización técnica, credenciales académicas y experiencia necesaria para asumir la Controversia Técnica correspondiente."

Se propone esta modificación considerando que, en el contexto no deseado de una situación de conflicto o controversia, la imparcialidad del tercero componedor debe ser un objetivo común a ambas partes, lo cual debe reflejarse expresamente en el Contrato de Concesión. Consideramos que el texto propuesto garantizaría dicha imparcialidad.

26. Modificaciones al numeral 17.4 de la cláusula decimoséptima

Proponemos que se modifique el segundo párrafo del numeral 17.4 de la siguiente manera:

17.4 Controversias No Técnicas de Mayor Valor. Las Controversias No Técnicas en las que (a) el monto involucrado sea superior a Cinco Millones de Dólares (US\$5'000,000) o su equivalente en Nuevos Soles; (b) que no puedan ser cuantificadas o apreciables en dinero; o (c) aquellas en las que las Partes no estuvieran de acuerdo sobre la cuantía de la materia controvertida, serán resueltas mediante arbitraje internacional de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con las Reglas de Conciliación y Arbitraje del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (el "CIADI") establecidas en el Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa No. 26210, a cuyas normas las Partes se someten incondicionalmente.

Para efectos de tramitar los procedimientos de arbitraje internacional de derecho, de conformidad con las reglas de arbitraje del CIADI, el Concedente en representación del Estado Peruano declara que al Concesionario se le considere como "nacional de otro Estado Contratante" por estar sometido a control extranjero según lo establece el literal b) del numeral 2 del artículo 25 del Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, y el Concesionario acepta que se le considere como tal, para este efecto.

El arbitraje tendrá lugar en la Ciudad de Washington, D.C., o en la Ciudad de Lima, a elección del Concesionario, y será conducido en idioma castellano, debiendo emitirse el laudo arbitral correspondiente en el plazo que establezca el tribunal arbitral. El tribunal arbitral estará integrado por tres (3) miembros. Cada Parte designará un árbitro, y el tercer árbitro será designado por acuerdo de los dos árbitros previamente designados por las Partes, quien a su vez se desempeñará como presidente del tribunal arbitral. Si los dos (2) árbitros no llegasen a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro dentro de los diez (10) Días Útiles siguientes a la fecha del nombramiento del segundo árbitro, dicho árbitro será designado por el CIADI a pedido de cualquiera de las Partes. Si una de las Partes no designase el árbitro que le corresponde dentro de un plazo de diez (10) Días Útiles contados a partir de la fecha de recepción del respectivo pedido de nombramiento, se considerará que ha renunciado a su derecho y el árbitro será designado por el CIADI a pedido de la otra Parte.

Si por cualquier razón el CIADI decidiera no ser competente o declinara asumir el arbitraje promovido en virtud a la presente Cláusula, las Partes de manera anticipada

aceptan someter, en los mismos términos antes señalados, las Controversias No Técnicas que puedan tener, en las que (a) el monto involucrado sea superior a Cinco Millones de Dólares (US \$5'000,000) o su equivalente en Nuevos Soles; (b) que no puedan ser cuantificadas o apreciables en dinero; o (c) aquellas en las que las Partes no estuvieran de acuerdo sobre la cuantía de la materia controvertida, a la Cámara de Comercio Internacional con sede en París.

Sin perjuicio de lo señalado en la presente cláusula, el Concesionario podrá, a su sola elección, someter las Controversias No Técnicas de Mayor Valor a arbitraje de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con los Reglamentos de Conciliación y Arbitraje del Centro de Arbitraje Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima, conforme a lo establecido en la cláusula 17.5 del Contrato."

El cambio solicitado busca mejorar el texto de la referida cláusula, a efectos de conceder al Concesionario de la posibilidad de acudir a una solución de controversias vía arbitraje local - Cámara de Comercio de Lima (CCL) -, aún en el caso que las controversias no técnicas materia de resolución involucren montos superiores a Cinco Millones de Dólares (US \$5'000,000).

En la medida que los costos de llevar a cabo un arbitraje en el extranjero pueden ser muy superiores a los de llevarlo en la ciudad de Lima (tanto respecto a los costos de trámite como al correspondiente a los abogados que se encarguen de la defensa), la aceptación del cambio solicitado, podría - potencialmente - traducir en una reducción significativa de dichos costos, en el hipotético caso en que efectivamente se presentara una controversia entre las partes.

Finalmente, el mencionado cambio no genera perjuicios para el Concedente ni para los usuarios, por lo cual creemos que el mismo debe ser aceptado por el Concedente.

27. Modificaciones al numeral 18.1 de la cláusula decimoctava.

Proponemos que se modifique el numeral 18.1 de la siguiente manera:

"18.1 Auditoría Ambiental y Estudio del Impacto Ambiental:
En un plazo de doce (12) meses contados a partir de la Fecha de Cierre o de la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario áreas adicionales para la ampliación del Aeropuerto conforme a lo previsto en cláusula 5.23, según corresponda, el Concesionario conviene en realizar, a su propio costo, una auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental, efectuados por una firma de consultores independientes de reconocido prestigio internacional y experiencia pertinente, seleccionada y contratada por el Concesionario de una lista, de cuando menos tres (3) firmas, proporcionada por OSITRAN a dicho efecto. Dicha auditoría y estudio de impacto ambiental deberá incluir al Aeropuerto en su integridad y a los efectos de todas las operaciones realizadas en el mismo, incluyendo, sin limitarse, a los tanques y ductos de combustible, y los efectos contaminantes del ruido, humos, gasolina, aceites y otros hidrocarburos. El estudio de impacto ambiental deberá indicar un plazo máximo recomendable para el inicio de las actividades de limpieza y mitigación a cargo de cada una de las Partes así como el costo estimado de las mismas. Estudios complementarios podrán ser realizados con posterioridad ya sea porque el Concedente hubiera entregado nuevas instalaciones o terrenos al Concesionario, o porque se hubieran identificado daños ambientales adicionales generados con anterioridad a la Fecha de Cierre y/o a la fecha de entrega de áreas adicionales, según corresponda, los mismos que, consecuentemente, son de responsabilidad del Concedente.

En la medida en que dichos estudios recomienden que se lleven a cabo actividades de limpieza y mantenimiento en el Aeropuerto, éstas se realizarán bajo la responsabilidad de:

- 18.1.1 El Concedente, cuando el hecho que haya causado la contaminación o el daño medio ambiental que requiera de la limpieza o las actividades de mitigación haya ocurrido antes de la Fecha de Cierre o de la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario las áreas adicionales para la ampliación del Aeropuerto, según corresponda; en este caso, el Concedente deberá contar con el apoyo que pueda requerir razonablemente y con los derechos de acceso que fueren necesarios, tratando el Concedente de no interrumpir las operaciones normales del Aeropuerto, en la medida de lo posible; o
- 18.1.2 El Concesionario, cuando el hecho que haya causado la contaminación o el daño medio ambiental que requiera la limpieza o las actividades de mitigación haya ocurrido desde la Fecha de Cierre o desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario áreas adicionales para la ampliación del Aeropuerto, según corresponda.

En la medida en la que se presentare cualquier reclamación de terceros en contra del Concesionario con respecto a cualquiera de los asuntos que el Concedente está obligado a subsanar, con sujeción a la Cláusula 18.1.1, el Concedente conviene en asumir la responsabilidad derivada de ello e indemnizar al Concesionario por tal reclamación, o por cualquier daño o perjuicio incurrido por el Concesionario o sus representantes que se derive de dicha reclamación, siempre y cuando el Concesionario haya interpuesto, o permitido al Concedente interponer todas las acciones, recursos y excepciones necesarias o convenientes para eliminar, limitar o reducir al máximo posible el pago o sanción respectivo.

Presentada la auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental ante OSITRAN, para la correspondiente aprobación por parte del Concedente, quien aprobará el estudio de impacto ambiental en un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir de la fecha de presentación, las Partes presentarán un cronograma de ejecución de las actividades de limpieza, mitigación y mantenimiento a su cargo, según las responsabilidades que señala el estudio, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario de la fecha de su aprobación. Las Partes acuerdan que cualquier discrepancia en relación a las recomendaciones contenidas en el estudio será resuelta por el Consejo Nacional de Ambiente –CONAM.

Las Partes deberán iniciar las actividades de limpieza y mitigación a su cargo en el plazo máximo recomendado en el estudio de impacto ambiental, o en los mencionados estudios complementarios, adoptando todas las medidas que fueren necesarias, incluyendo la aprobación oportuna del estudio presentado, la construcción de instalaciones y provisión de equipos que pudieran ser requeridos. Todas las edificaciones, instalaciones y equipos deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos.

(...).”

Las modificaciones propuestas en el numeral 18.1 responden esencialmente a dos razones:

- (i) Los estudios ambientales señalados podrían no identificar o cubrir, de manera anticipada, en un 100% todos los eventuales pasivos ambientales, no sólo porque por la naturaleza de dichos pasivos muchas veces su identificación no es inmediata o evidente. A ello se suma que parte de la infraestructura existente será reemplazada por infraestructura más moderna en el transcurso del tiempo, con lo que recién al momento de la realización de

dichas obras se podrá tener total certeza respecto de la existencia de pasivos ambientales en las distintas zonas del Aeropuerto.

No debe perderse de vista que el sentido del Informe es trazar una línea divisoria entre las responsabilidades del Concedente y el Concesionario para efectos de la responsabilidad por la ejecución de las actividades de remediación de los pasivos ambientales existentes en el Aeropuerto. Adicionalmente, es posible que el cálculo de las estimaciones de los costos de remediación contenidos en los informes resulte inexacto, no sólo por la detección de nuevos pasivos, sino también, porque incluso respecto a los pasivos identificados, se consideraron técnicas de remediación que no fueron posibles de ser desarrolladas, por los requerimientos de la construcción de Mejoras en el Aeropuerto, y/o porque las cantidades de material involucradas son distintas de las anticipadas, algo que es común en temas de contaminación del suelo con hidrocarburos, entre otros, etc.

Por ello, se requiere que, conforme se van desarrollando las tareas de remediación o las Mejoras (en este segundo caso la determinación de pasivos se hace de una manera más eficiente desde el punto de vista de los costos y la operación), sea posible presentar estudios complementarios que tomen en cuenta los pasivos ambientales que vayan siendo encontrados.

Cabe resaltar que esta situación ha sido reconocida por OSITRAN mediante el Acuerdo de Consejo Directivo No. 519-148-04-CD-OSITRAN, el mismo que establece que la responsabilidad y la asunción de costos relacionados a la remediación de los daños medioambientales generados por el Concedente antes de la Fecha de Cierre no están limitados a lo que se haya determinado en la Auditoría Ambiental y el Estudio de Impacto Ambiental presentado por el Concesionario y aprobado por Resolución Ministerial No. 719-2002-MTC/02.

- (ii) Por otra parte, bajo la misma racionalidad que sustenta esta división de responsabilidades entre el Concedente y el Concesionario en relación con la remediación de pasivos ambientales, y estando a la obligación del Estado de entregar las áreas para la expansión del Aeropuerto en una sola oportunidad y debidamente saneadas, consideramos importante que se prevea para el caso de estas áreas un esquema idéntico de distribución de riesgos y obligaciones. Al efecto, la fecha a ser utilizada para el traslado de la responsabilidad por los pasivos ambientales existentes en las áreas que aún no se encuentran en posesión del Concesionario debe ser la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario dichas áreas adicionales.

Si bien esta aclaración podría no resultar ser imprescindible considerando la posibilidad de aplicar analógicamente la solución original para las áreas recibidas en la Fecha de Cierre a las áreas a ser entregadas al Concesionario, consideramos relevante hacer expresamente la inclusión solicitada en pos de la transparencia y predictibilidad en la ejecución del Contrato de Concesión.

28. Modificaciones al numeral 18.2.4 de la cláusula decimoctava

Proponemos que se modifique el numeral 18.2.4 de la siguiente manera:

"18.2.4 Sin limitaciones, empleará las mejores técnicas disponibles para minimizar la contaminación que podría ser causada en perjuicio del Medio Ambiente y el hombre o cualquier otro organismo, ~~por cualquier sustancia generada durante la~~ como consecuencia de las actividades de operación, mantenimiento y administración del Aeropuerto que sean de cargo del Concesionario."

Debe considerarse que la responsabilidad por pasivos ambientales corresponde al generador de los mismos de acuerdo con lo contemplado en la normativa que resulte aplicable para cada caso (p.e. residuos sólidos, emanaciones, ruido, etc.), con lo cual el Contrato de Concesión debe reconocer tal situación normativa y atribuir al Concesionario la obligación de mitigar el daño ambiental en tanto el mismo sea consecuencia de las actividades de este último.

En tal contexto, la razón de esta propuesta es precisar que la utilización de las mejores técnicas para el cuidado del Medio Ambiente a la cual se haya obligado el Concesionario debe estar circunscrita a aquellas actividades en el Aeropuerto de cargo del Concesionario, comprendiendo tanto las que realice directamente como aquellas sobre las cuales mantuviera responsabilidad de acuerdo con lo regulado en el Contrato de Concesión. Un ejemplo de actividades que escapan al control del Concesionario son aquellas llevadas a cabo por las Fuerzas Armadas, CORPAC u otros terceros en los terrenos colindantes con el Aeropuerto y que por tanto pudieran afectar las actividades en el área de la Concesión.

29. Modificaciones al numeral 20.2.1 de la cláusula vigésima

Proponemos que se modifique el numeral 20.2.1 de la siguiente manera:

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

Consideramos que la situación política regional hace casi impensable una guerra. Ello, parece aún más remoto si consideramos que, para entrar en el supuesto de la cláusula, la guerra referida tendría que ser de magnitud tal que implicara un ataque a la capital del país y que, en tal virtud, pudiera afectar las instalaciones del Aeropuerto.

Lo improbable de dicha situación resulta evidente, sobre todo, en un contexto regional en el que la democracia representativa (y no el militarismo) predomina como régimen de gobierno.

Por otro lado, luego de consultar sobre esta situación a distintos aeropuertos de la región (Santiago de Chile, Buenos Aires, Quito, México, Montevideo y Costa Rica), hemos podido constatar que ninguno de ellos mantiene una póliza de guerra como parte de su cobertura de seguros.

En tal contexto, considerando un criterio de realidad o probabilidades, así como la situación comparada del resto del continente, se hace evidente que la cobertura por una situación de guerra tan sólo encarece injustificada e ineficientemente los costos financieros en los que debe incurrir el Concesionario.

Adicionalmente, se debe mencionar que dentro del esquema de las recientes entregas en concesión del Muelle Sur y de los aeropuertos regionales, no se ha previsto como un requerimiento de los respectivos contratos de concesión a la contratación de pólizas de guerra.

En atención a lo indicado, consideramos que el requisito de la póliza de guerra debe ser eliminado.

30. Modificaciones al numeral 24.2 de la cláusula vigésimo cuarta

Proponemos que se modifique el numeral 24.2 de la siguiente manera:

"24.2 Terceros: El Concesionario, los Operadores, así como los Inversionistas Estratégicos no podrán proporcionar a terceras personas, distintas del Concedente ~~y~~ OSITRAN o las demás Autoridades Gubernamentales, información confidencial o reservada referida a los Servicios Aeroportuarios, ni permitir que dichas personas examinen registros de operaciones o programas, directa o indirectamente relacionados con dichos servicios. Esta obligación de confidencialidad se extenderá por un plazo de diez (10) años contados a partir de la fecha en que la Vigencia de la Concesión caduque, salvo que la mencionada información llegue a ser de conocimiento público por razones que no provengan del incumplimiento del presente Contrato."

Solicitamos se tenga cuenta esta aclaración dado que, si bien –como lo hemos adelantado- las Autoridades Gubernamentales forman parte del Estado peruano (Concedente) y, por ende, se encuentran naturalmente dentro de la excepción prevista en el numeral citado, con el fin de contar con total transparencia en una obligación tan importante para el Concesionario es que requerimos que se deje constancia expresa de lo propio.

Debemos agregar que, como le consta al Concedente y a OSITRAN, de la experiencia tenida durante los primeros años de la concesión se desprende que muchas autoridades de distintos niveles (judicial, administrativo e, incluso, parlamentario) han venido solicitando diversa información (tanto pública como reservada) al Concesionario, la misma que en muchas ocasiones nos hemos visto obligados a proporcionar para evitar violar las normas aplicables.

31. Modificaciones al numeral 24.11 de la cláusula vigésimo cuarta

Proponemos que se modifique el numeral 24.11 de la siguiente manera:

"24.11 Las Autoridades Gubernamentales, el Concedente y OSITRAN deberán, en sus actuaciones relativas al Contrato, actuar de forma tal que se favorezca el servicio a los Usuarios del Aeropuerto, se permita al Concesionario y al Operador Principal cumplir con sus obligaciones en las mejores condiciones posibles, y otorgar las autorizaciones que se les soliciten, o negarlas razonablemente, de manera pronta. Deberá entenderse que el Concesionario y el Operador Principal no son responsables del incumplimiento de sus obligaciones, cuando pese a sus mejores esfuerzos por cumplirlas, la injustificada actividad, o inactividad, de las Autoridades Gubernamentales impida de forma ineludible el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario o del Operador Principal.

El Concedente se obliga frente al Concesionario a hacer que las Autoridades Gubernamentales responsables del cumplimiento de funciones en el Aeropuerto satisfagan todos los niveles de servicio necesarios para operar el Aeropuerto de una manera adecuada y para que en su oportunidad se cumplan los Requisitos Técnicos Mínimos señalados en el Anexo 13, esencialmente aquellos relacionados con el tiempo de espera de los usuarios del Aeropuerto.

Adicionalmente, el Concedente deberá, cuando lo considere aceptable o cuando así lo prevean las Leyes Aplicables, suscribir aquellos documentos que le sean solicitados por el Concesionario o por los Acreedores Permitidos, de forma rápida y flexible."

El Concesionario viene realizando sus mejores esfuerzos para satisfacer todos los Requisitos Técnicos Mínimos señalados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión dentro de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión, y ejecutando las Mejoras Obligatorias requeridas en

la Cláusula 5.6.1.1 del Contrato de Concesión también dentro de los plazos previstos contractualmente. Ello en virtud de nuestra demostrada vocación de brindar un servicio de calidad internacional a los usuarios aeroportuarios y procurando demostrar que el Aeropuerto es uno de los mejores y más eficientes de la región.

No obstante dichos esfuerzos, la eficiencia del Aeropuerto se ha visto comprometida por la actuación de algunas Autoridades Gubernamentales, cuyo rol es fundamental para la prestación adecuada de los servicios aeroportuarios y, especialmente, para la satisfacción de las expectativas de los pasajeros. Al respecto, las actividades de dichas entidades inciden directamente en la imagen del Aeropuerto y, en general, del país, no dependiendo del Concesionario la solución al problema suscitado sino al Estado.

Con el fin de procurar uniformizar el nivel adecuado de eficiencia en la operación del Aeropuerto y brindar un mejor servicio a los pasajeros y usuarios aeroportuarios en general, es imprescindible contar con el activo apoyo del Concedente a través de sus mejores y más razonables esfuerzos para lograr comprometer a las Autoridades Gubernamentales competentes a mejorar sus procesos (p.e. incluyendo la asignación de personal idóneo y en número suficiente para atender los requerimientos aeroportuarios).

32. Modificaciones al numeral 24.13 de la cláusula vigésimo cuarta

Proponemos que se modifique el numeral 24.13 de la siguiente manera:

"24.13 Regímenes Especiales: En los casos que las Leyes Aplicables establezcan que el Estado asume el pago de los Servicios Aeroportuarios prestados por el Concesionario, ~~el Concedente de acuerdo a lo que coordine con las entidades competentes comunicará oficialmente al Concesionario respecto de la información pertinente de la aeronave y/o la carga, según corresponda, precisando los alcances de los Servicios Aeroportuarios que se prestarían bajo este régimen especial~~ será de aplicación lo establecido en el numeral 2.3 del presente Contrato con relación a la deducción de la Retribución, incluyéndose en dicha deducción los impuestos que de acuerdo a Ley sean aplicables."

~~El Concesionario presentará a OSITRAN dentro de los cinco (5) días calendarios del mes siguiente, en forma consolidada y documentada, la facturación por los servicios aeroportuarios que fueron requeridos a solicitud del Concedente y atendidos en el mes anterior.~~

~~Cumplido este requisito, OSITRAN autorizará al Concesionario a descontar de la Retribución el monto facturado, tomando en consideración la legislación vigente, según el caso."~~

El presente cambio es concordante con la propuesta de modificación consignada respecto del Numeral 2.3 del Contrato de Concesión, en el sentido de que es posible que, como consecuencia de la existencia de Regímenes Especiales, el Concedente haya suscrito convenios especiales con diversas Autoridades Gubernamentales (nacionales o internacionales), por medio de los cuales se comprometa a facilitarles el uso de servicios aeroportuarios prestados por el Concesionario, situación ante la cual el Concesionario no puede dejar de prestar dichos servicios pero tampoco cuenta con mecanismos efectivos para asegurar el cobro de los mismos (ya sea al Concedente o a las Autoridades Gubernamentales).

Como se ha indicado, esta situación puede resultar muy delicada si se considera que cualquier posible acción judicial o extrajudicial contra una Autoridad Gubernamental extranjera -

destinada al cobro de dichas deudas - podría afectar -o incluso dañar- las relaciones que el Concedente mantenga frente al país de origen de dicha entidad.

Por lo expuesto es que solicitamos que se formalice la posibilidad de emplear el mecanismo de descuento previsto en el numeral 2.3 del Contrato de Concesión al incumplimiento de pago por parte de cualquier Autoridad Gubernamental, nacional o internacional, el mismo que ya antes ha sido autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - en representación del Concedente - conforme a lo establecido en el Oficio No. 766-2006-MTC/02 de fecha 15 de junio de 2006, así como también aprobado por OSITRAN mediante Oficio No. 265-06-GAF-OSITRAN del 26 de julio de 2006.

33. Modificaciones a la Cláusula 26

Proponemos que se modifique los siguientes numerales de la cláusula vigésimo sexta:

"[...]

26.2 Si por cambios en las Leyes Aplicables (que no se vinculen con lo estipulado en los convenios de estabilidad jurídica a que se refiere la Cláusula 25 del presente Contrato) o en las disposiciones establecidas en las Normas (excepto aquéllas que regulen temas tarifarios e que fijen infracciones o sanciones vinculadas al presente Contrato), que son aquéllas vinculadas a los actos de poder ordinario sobre la relación contractual y la prestación de servicios involucrados y que tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados:

- a) a la inversión, titularidad u operación del Aeropuerto; o
- b) al presente Contrato

los Ingresos Brutos del Concesionario durante un periodo de cuatro trimestres fiscales consecutivos se redujeran en un 5.5% o más con respecto a los Ingresos Brutos pronosticados por el Concesionario para dicho periodo (según se detallan en el pronóstico, expresado en forma trimestral, de los Ingresos Brutos del Concesionario a ser incluido en cada Reporte Trimestral del Concesionario a ser presentado a OSITRAN de acuerdo con la cláusula 5.11), o alternativamente, si los costos y/o gastos del Concesionario durante un periodo de cuatro trimestres fiscales consecutivos se incrementaran en un 5.5% o más con respecto a los costos y/o gastos pronosticados por el Concesionario para dicho periodo (según se detallan en el pronóstico, expresado en forma trimestral, de costos y/o gastos del Concesionario a ser incluido en cada Reporte Trimestral del Concesionario presentado a OSITRAN de acuerdo con la cláusula 5.11), o si el efecto compuesto de una reducción en los Ingresos Brutos y un incremento de los costos y/o gastos anuales del Concesionario produjeran un resultado neto igual o mayor a cualquiera de las dos alternativas anteriores, se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato se ha visto significativamente afectado, siempre y cuando tales efectos se hayan producido sólo como consecuencia de cambios en las Leyes Aplicables o Normas.

En tal caso, el Concesionario podrá, después de transcurrido por lo menos un mes luego del final de cualquier periodo trimestral fiscal en el que la variación (reducción o incremento, según sea el caso) a que se hace referencia en el párrafo anterior haya ocurrido, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para restablecer el equilibrio económico existente a la fecha en que se produjo el cambio en las Leyes Aplicables o Normas. Estas soluciones y procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las Tarifas y de la Vigencia de la Concesión.

- 26.3 Procedimiento de Modificación: Recibida las solicitudes de modificación, OSITRAN correrá traslado de la misma al Concedente, así como la correspondiente sustentación técnica presentada por el Concesionario, dentro de los siguientes tres (3) días calendario de su recepción. Recibida la opinión técnica de OSITRAN, el Concedente se pronunciará en un plazo máximo de treinta (30) Días Útiles, debiendo informar expresamente si rechaza la propuesta por considerar que no existe ruptura del equilibrio económico financiero en los términos establecidos en la presente Cláusula o si está en desacuerdo con la medida propuesta por el Concesionario para restablecer dicho equilibrio.
- 26.4 La discrepancia sobre si existe ruptura del equilibrio económico financiero será resuelta de conformidad con los mecanismos de solución de controversias regulados en la Cláusula 17 del presente Contrato. ~~salvo el caso que las soluciones y procedimientos propuestos por el Concesionario se refieran a la modificación del régimen tarifario vigente, caso en el cual la solicitud del Concesionario será resuelta por el OSITRAN, conforme al procedimiento que se establecerá por resolución de su Consejo Directivo, por ser la regulación del sistema tarifario una función legal de dicho organismo.~~
- 26.5 Al final del cuarto año de Vigencia de la Concesión, OSITRAN por iniciativa propia o a solicitud del Concesionario, podrá efectuar una revisión y modificación de las Tarifas Máximas, siempre que dicha revisión y modificación sean necesarias debido a una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico del presente Contrato, a base de las tarifas y de los otros ingresos cobrados por el Concesionario, los mismos que serán evaluados y calificados por OSITRAN a dicho efecto y comparados con los costos relativos a un sistema eficiente de gestión determinado por OSITRAN. El Concesionario deberá proporcionar toda la información relativa a sus ingresos que OSITRAN pueda requerir para los efectos de lo estipulado en la presente Cláusula.

Para efectos de la presente cláusula 26.5 deberá entenderse como una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico, aquella variación que sea igual o mayor a cuatro (4) puntos porcentuales del promedio de las tasas de crecimiento observadas durante los primeros cuatro años de Vigencia de la Concesión con respecto a la tasa promedio implícita en el pronóstico de pasajeros (nacional e internacional) de Lima Base que establece el cuadro 1.7 de la sección 5.0 del Anexo 6 de las Bases.

Para tal procedimiento de revisión y modificación es de aplicación lo dispuesto en los numerales 26.3 y 26.4 de la presente Cláusula."

El presente cambio responde a que otros contratos de concesión de infraestructura suscritos por el Concedente permiten que el Concesionario pueda solicitar el restablecimiento de su Equilibrio Económico en caso que el origen de la pérdida de dicho equilibrio esté relacionado con la fijación tarifaria o la necesidad de creación de nuevas tarifas. Entre dichos contratos podemos mencionar: (i) Contrato de Concesión de IIRSA Norte; (ii) Contrato de Concesión de IIRSA Sur Tramo 2; (iii) Contrato de Concesión de IIRSA Sur Tramo 3; y (iv) Contrato de Concesión de IIRSA Sur Tramo 4.

En el caso del texto actual de nuestro contrato, por motivos que desconocemos, dicha posibilidad no se encuentra prevista, estando por el contrario incluso prohibida.

En ese sentido, a efectos de mantener el equilibrio económico del Contrato, consideramos que los cambios solicitados deben ser incorporados.

34. Modificación del numeral 1.1 del Anexo 3

Proponemos modificar al numeral 1.1 del Anexo 3 según el siguiente detalle:

"1.1. Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA.

1.1.1. Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI).

Servicio cuyo objetivo es efectuar operaciones de rescate y extinguir incendios en caso de un accidente aéreo en el Aeropuerto o ~~en sus inmediaciones~~ dentro del radio previsto en el Plan de Emergencia del Aeropuerto o el documento que lo sustituya, ~~y~~ cuya finalidad principal es salvar vidas humanas ~~y no interrumpir las operaciones de las aeronaves.~~

Las emergencias pueden ser:

- ~~De~~ En las aeronaves
- En las diferentes áreas del Aeropuerto."

La primera de las modificaciones propuestas, referida al radio dentro del cual el Concesionario se compromete a prestar apoyo realizando rescate y extinguendo incendios, busca aclarar los alcances de dicha obligación, la misma que se encuentra regulada de manera expresa en el Plan de Emergencia del Aeropuerto. En ese sentido, consideramos que la alusión al mencionado Plan resulta más acertada a la mera referencia a las 'inmediaciones del aeropuerto'.

En cuanto a la segunda de las modificaciones propuestas tiene por objeto aclarar el sentido original de la cláusula, en el sentido que las emergencias materia de atención como parte del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios están dirigidas exclusivamente a salvar vidas y evitar lesiones en los pasajeros, tripulantes y visitantes del Aeropuerto.

No existe razón aparente para atribuir al SEI finalidad alguna vinculada con las "operaciones de las aeronaves"; es mas, si ello se coloca como objetivo podría restarse importancia a su verdadero sentido (velar por la protección de vidas humanas).

35. Modificar el Apéndice 1 del Anexo 3

Proponemos modificar el acápite 10.1.2 del Apéndice 1 del Anexo 3, de acuerdo con el texto siguiente:

"[...]"

ANEXO 3
APENDICE 1

CUADRO DE RESPONSABILIDAD DE LOS SERVICIOS DE AERONAVEGACION

SERVICIOS/INSTALACIONES	RESPONSABILIDAD	
	CORPAC S.A	CONCESIONARIO
1. SERVICIOS DE TRANSITO AEREO		
1.1. Servicios de Control de Tránsito Aéreo (Servicios ATC)	X	
1.1.1. Servicios de Control de Area	X	
1.1.2. Servicio de Control de Aproximación	X	
1.1.3. Servicios Radar	X	
1.2. Servicio de Información de Vuelo	X	
1.3. Servicio de Alerta	X	

2. SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA (AIS)	X	
3. SERVICIO DE METEOROLOGIA AERONAUTICA (MET)		
3.1. Obsevatorios Meteorológicos	X	
3.2. Pronósticos Meteorológicos	X	
3.3. Climatología	X	
4. SERVICIOS DE COMUNICACIONES AERONAUTICAS		
4.1. Servicio Móvil Aeronáutico (AMS) – Piloto/Controlador	X	
4.2. Servicio Fijo Aeronáutico (AFS) – Controlador/Controlador	X	
5. SERVICIOS DE INSPECCION EN VUELO	X	
6. SISTEMA DE RADIO AYUDAS PARA LA NAVEGACION AEREA		
6.1. Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS)	X	
6.2. Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia (VOR)	X	
6.3. Equipo Medidor de Distancia (DME)	X	
6.4. Radiofaro No Direccional (NDB)	X	
6.5 GPS/DGPS	X	
7. SISTEMAS DE COMUNICACIONES AERONAUTICAS		
7.1. Radicomunicaciones HF, VHF y UHF	X	
7.2. Conmutadores orales ATS y de Datos	X	
7.3. Medios de Transmisión	X	
8. SISTEMAS DE AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACION		
8.1. Sistemas de Luces	X	
8.1.1. Luces de Pista	X	
8.1.2. Luces de Calle de Rodaje	X	
8.1.3. Sistema de Luces de Aproximación	X	
8.1.4. Indicador Visual de Pendiente de Aproximación de Precisión (PAPI)	X	
8.1.5. Ayudas Visuales Indicadores de Obstáculos.	X	
8.1.6. Indicadores de Dirección del Viento.	X	
8.1.7. Faro Aeronáutico.	X	
8.1.8. Letreros Luminosos	X	
8.2. Señales de Pista		X
8.3. Iluminación de Plataforma		X
8.4 Sistema de Iluminación de Emergencia		X
SERVICIOS/INSTALACIONES	RESPONSABILIDAD	
	CORPAC	CONCESIONARI

	S.A	O
9. SISTEMAS DE VIGILANCIA (ATC)		
9.1 Detección y Vigilancia por Radio (RADAR)	X	
9.2. Radar Primario	X	
9.3. Radar Secundario	X	
9.4. Vigilancia Dependiente Automática (ADS)	X	
10. EQUIPOS E INSTALACIONES		
10.1. 1. Control de movimiento en área de maniobra	X	
10.1.2. Control de movimiento en Plataformas	X	X
10.2. Comunicaciones Torre/SEI, Seguridad	X	X
11. SISTEMAS DE ABASTECIMIENTO DE ENERGIA ELECTRICA Y OTROS		
11.1. Sistema Principal de Distribución Eléctrica		X
11.2. Sistemas especiales	X	
11.3. Dispositivos de Monitoreo y Control de Equipos Aeronáuticos.	X	
11.4. Iluminación para fines de Seguridad		X
12. SERVICIOS DE EMERGENCIA Y OTROS		
12.1. Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)		X
12.2. Equipo de Traslado de Aeronaves Inutilizadas		X
12.3. Sistemas de reducción peligro aviaro		X
12.4. Mantenimiento Sistemas de drenaje, edificios, etc.		X
12.5. Equipo de Medición de Características de Rozamiento de Pista		X
12.6. Servicios de dirección de plataformas		X
13. NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE VUELO	X	

El Concesionario será responsable por cualquier daño o accidente que ocurra en el área a su cargo y responsabilidad, determinada en el gráfico del Apéndice 1 del Anexo 9 del presente Contrato.”

Dicho cambio es introducido a efectos de recoger como parte del Contrato de Concesión lo dispuesto por el Manual de Servicios de Aeropuertos de OACI, Capítulo 19, el mismo que regula la Dirección Coordinada de los movimientos en la plataforma, modalidad que también es permitida conforme al Capítulo 8 del Manual de Sistemas de Guía y Control de Movimientos en Superficie de OACI.

Debe destacarse que el cambio propuesto refleja la situación del control de movimientos en la plataforma existente desde el inicio de la Concesión, ello debido al control que mantiene CORPAC desde la Torre de Control respecto del movimiento de las aeronaves, lo cual hace que el mecanismo más idóneo sea el de Dirección Coordinada de movimientos en la plataforma.

36. Modificación del Numeral 1 del Anexo 4

Proponemos modificar el Numeral 1 del Anexo 4, de acuerdo con el siguiente detalle:

"[...] 1. Seguridad de la Aviación (AVSEC).

Para los fines de operación del Aeropuerto en materia de seguridad aeroportuaria (AVSEC), el Concesionario deberá considerar como base las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Anexo 17 denominado SEGURIDAD, así como los procedimientos y lineamientos incluidos en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita de la OACI (Documento 8973/4), sus futuras actualizaciones y enmiendas.

Asimismo, deberá observar el cumplimiento de la legislación nacional vigente relacionada a la seguridad de los Aeropuertos y servicios de seguridad privado, debiendo mantener adecuadas relaciones de trabajo con las Autoridades Policiales, Fuerzas Armadas, CORPAC S.A. y otras entidades gubernamentales y representantes de países extranjeros que tengan relación con la seguridad de los Aeropuertos, debiendo otorgar las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus funciones en los casos en que sea necesario.

El Concesionario estará en la obligación de implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de seguridad necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto durante las 24 horas del día, todos los días del año, durante la Vigencia de la Concesión. El equipo de seguridad deberá ser operado y mantenido adecuadamente con el fin de asegurar su correcto funcionamiento. ~~y deberá ser periódicamente reemplazado o actualizado, en un plazo máximo de tres (3) años con el fin de que esté al día con la constante actualización de la tecnología de los equipos de seguridad.~~

No forman parte de la seguridad aeroportuaria (AVSEC) regulada en el presente numeral, las medidas de protección ciudadana sobre las áreas públicas del Aeropuerto zonas de estacionamiento vehicular -incluyendo la Playa de Estacionamiento-, vías de circulación vehicular, las veredas adyacentes y frontales al terminal, entre otros), las mismas que deben ser diseñadas y ejecutadas por la Policía Nacional del Perú y/o la Autoridad Gubernamental que corresponda conforme a las Leyes Peruanas, en coordinación con el Concesionario."

La primera de las modificaciones permitirá al Concesionario decidir, sobre la base de criterios de eficiencia, el momento más adecuado para el reemplazo o actualización de cada uno de los sistemas y equipos de seguridad, manteniendo como premisa fundamental la seguridad aeroportuaria (AVSEC).

En cuanto a la inclusión de un cuarto párrafo en el presente numeral, la misma responde a la necesidad de concordar lo previsto en este acápite del Anexo 4 con lo indicado en el numeral 10 del Anexo 10 del Contrato de Concesión, en lo referido las facultades y obligaciones de la Policía Nacional del Perú para custodiar la seguridad del Aeropuerto en su parte pública, la misma que escapa en estricto del ámbito de la seguridad aeroportuaria (AVSEC), así como a reconocer que existe una asignación de responsabilidades de fuente legal que pueden involucrar también a otras entidades (tales como la Municipalidad Provincial, el Gobierno Regional, etc.).

37. Incluir un literal f como parte del numeral 1.1 del Anexo 5

Proponemos que se incluya un literal adicional (f) al numeral 1.1 del Anexo 5, de acuerdo con el texto siguiente:

"1.1 f. Tarifa especial de seguridad:

El Concesionario estará facultado a cobrar una tarifa por servicio especial de seguridad, la misma que será aplicada a las aerolíneas en función al número de pasajeros embarcados en cada uno de sus vuelos nacionales o internacionales. Para tales efectos, se considerará tanto a aquellos pasajeros de origen que inicien su viaje en el Aeropuerto, como a aquellos pasajeros de transferencia que hacen escala en el mismo. El monto de la referida tarifa será fijado por OSITRAN conforme a sus facultades en dicha materia, siendo periódicamente ajustada en función de las necesidades de seguridad en el Aeropuerto."

La necesidad de contar con esta tarifa de seguridad responde a la necesidad de un mecanismo que permita al Concesionario recuperar los costos incurridos (inversión y costos operativos) como consecuencia de la implementación de nuevas medidas de seguridad a partir del atentado terrorista ocurrido en Nueva York el 11 de setiembre de 2001, así como los posteriores amenazas y/o ataques terroristas, todos los cuales no estuvieron contemplados al momento de la suscripción del contrato de concesión.

Dicha tarifa debe permitir su reajuste inmediato en cuanto se presenten nuevos requerimientos de seguridad establecidos internacionalmente.

38. Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5

Proponemos que se modifique el numeral 2.1 del Anexo 5 de la siguiente manera:

"2.1. Locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas prestados directamente por el Concesionario.

~~La renta máxima de las áreas a ser utilizadas para los fines indicados a continuación será igual a las tarifas actuales de CORPAC S.A. que se detallan en el Apéndice 3 hasta el segundo año de vigencia de la Concesión inclusive.~~

La renta o alquiler y demás condiciones que el Concesionario aplique a las líneas aéreas para la asignación de dichas áreas, se sujetarán a lo establecido en las Normas. ~~obtenga por el arrendamiento de los locales o espacios que se relacionan a continuación, será determinado por la libre oferta y demanda. Sin embargo, y con la finalidad de garantizar la transparencia y promover la competencia, la asignación de los locales se efectuará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual será objeto de fiscalización por parte de OSITRAN. Al arrendatario seleccionado no se le será permitido el subarriendo.~~

~~Los servicios brindados actualmente son:~~

- ~~— Counter~~
- ~~— Oficinas~~
- ~~— Salones VIP~~
- ~~— Almacén/depósito~~

- ~~Talleres de apoyo~~
- ~~Terrenos~~
- ~~Hangares~~

~~La Retribución de los locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas, mencionado en el punto 2.1, se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos por el Concesionario".~~

La presente propuesta de cambio busca concordar lo establecido en el Contrato de Concesión con la normativa emitida con posterioridad a la fecha de suscripción del mismo, en especial lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público - REMA.

Asimismo, esta situación ha sido identificada por OSITRAN conforme se desprende del Acuerdo de Consejo Directivo No. 505-146-04-CD-OSITRAN de fecha 21 de julio de 2004, por el cual se aprueba el Informe Técnico Legal No. 001-01-OSITRAN, en el que se recomienda al Concedente exceptuar al Concesionario de su obligación de subastar los locales a ser ocupados por las líneas aéreas en los casos en que no se enfrente escasez de espacios.

Es como consecuencia de lo expuesto que solicitamos la eliminación de la obligación de asignar siempre vía subasta los locales indispensables o esenciales para aerolíneas, sujetándose la necesidad de dicha subasta estrictamente a aquellos casos en los que existe escasez de espacios en el Aeropuerto.

39. Modificación del numeral 3.2 del Anexo 5

Proponemos que se modifique el numeral 3.2 del Anexo 5 de la siguiente manera:

"3.2. Playa de Estacionamiento Vehicular.

La tarifa por el presente concepto será ~~igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN oportunamente, fijada libremente por el Concesionario, aplicando criterios de mercado.~~

El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros. En cualquier caso la Retribución se calculará aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos que obtenga el Concesionario por este concepto, totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.

Existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos particulares ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros, ~~y/o carga y que los vehículos destinados al servicio de taxis ingresen únicamente a dejar pasajeros.~~

Consideramos que, siendo el servicio de playa de estacionamiento un servicio de naturaleza comercial y no un servicio esencial, la tarifa a ser cobrada por tal servicio debería ser fijada libremente por el Concesionario, aplicando para ello criterios de mercado. Al efecto, debe considerarse además que en áreas colindantes al Aeropuerto existen terceros que ofrecen el referido servicio de playa de estacionamiento vehicular, con lo cual se desvirtúa la supuesta condición monopolista del Concesionario con relación a la prestación de este servicio.

En cuanto a la forma de establecer el cálculo de los ingresos por la operación de la playa de estacionamiento, la actual redacción contenida en el Contrato de Concesión dificulta enormemente al Concesionario desarrollar dicha operación a través de empresas especializadas.

Asimismo, se hace la precisión en el párrafo final a efectos de contar con una base normativa más sólida que permita al Concesionario coordinar con la Policía Nacional del Perú la implementación de medidas más efectivas a fin de reducir los problemas que se derivan del ingreso y operación de taxis informales e ilegales por la vía o acceso libre (vía libre) vinculados con el recojo de pasajeros, contribuyendo de esa forma con el adecuado ordenamiento del tráfico vehicular dentro del Aeropuerto.

40. Modificación parcial del numeral 1.1 Apéndice 1 del Anexo 5

Proponemos que se modifiquen los alcances del servicio de AVSEC y el último párrafo en el numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 5 de la siguiente manera:

[...]

→ Seguridad Aeroportuaria (AVSEC), salvo en aquello que sea responsabilidad de terceros

[...]

Todos estos servicios son con cargo a la TUUA, no siendo requisito para su cobro que el pasajero goce de todos ellos."

La inserción de una precisión respecto de los alcances de la obligación del Concesionario en lo referido a la Seguridad Aeroportuaria (AVSEC), debe considerarse puesto que en relación con la misma intervienen – además del Concesionario – terceros con obligaciones y responsabilidades en los ámbitos de sus respectivas competencias (p.e. las líneas aéreas y el propio Estado). En ese sentido, lo que se busca es aclarar que únicamente serán de cargo de la TUUA, aquellas medidas de Seguridad Aeroportuaria (AVSEC) cuya responsabilidad corresponda al Concesionario conforme al Contrato de Concesión.

Adicionalmente, consideramos necesario aclarar que no resulta indispensable el uso de todos los servicios incluidos en la lista antes descrita, bastando con que los pasajeros cuenten con tenerlos a su disposición, ya que por el propio diseño del Contrato de Concesión, los usuarios del Aeropuerto no pueden hacer uso de todos los servicios puestos a su disposición. Como ejemplo de ello podemos citar al 'sistema de entrega de equipajes', el cual no puede ser utilizado por los pasajeros que se embarcan en Lima (solo los que llegan) y las Salas Oficiales para Autoridades, las cuales no están a disposición de los pasajeros en general.

41. Modificación del Numeral 2.1.1-C.1 del Anexo 6

Se propone modificar el referido numeral eliminando el párrafo referido al 'Sistema de Agua Potable' mencionado en el Folio 114 del Anexo 6 como parte de los 'Sistemas de Apoyo de Aeronaves', el cual actualmente establece:

"[...]

- Sistema de Agua Potable – El sistema de agua potable proporcionará agua potable a un carrete de manguera motorizado ubicado al final del puente de embarque. Este

sistema eliminará la necesidad del tráfico de camiones de agua potable en la plataforma. Se especificará en las unidades un sistema de filtración ubicado inmediatamente antes de la manguera, para la remoción de sedimentos u óxido. "

Dicha eliminación responde a la reducida demanda existente por dicho servicio por parte de las aerolíneas, el mismo que es actualmente atendido en su totalidad por las empresas que prestan servicio de apoyo en tierra, motivo por el cual consideramos que la implementación y prestación del mismo no debe estar incluido como parte del Contrato de Concesión sino que debe estar sujeto a las políticas comerciales del Concesionario y, por tanto, ser de libre elección por parte del mismo. Dicha flexibilización permitirá al Concesionario implementarlo cuando exista demanda por el servicio, evitando de esa manera la ejecución de inversiones ineficientes.

Esta solicitud de modificación resulta consecuente con la modificación de Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) incluidos en los numerales 1.13 y 1.20 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, conforme a lo aprobado mediante Resolución No. 049-2006-CD/OSITRAN de fecha 23 de agosto de 2006. Dicha resolución eliminó la exigibilidad de instalar equipos de aire acondicionado y de 400 Hz. en los futuros puentes de embarque a ser instalados por el Concesionario, sobre la base de lo establecido en el Airport Reference Development Manual de IATA, así como lo reducida demanda por dichos servicios; situación que es perfectamente análoga a la que se presenta respecto al servicio de agua potable.

En ese sentido, solicitamos eliminar del Contrato de Concesión dicho requerimiento.

42. Inserción del numeral 2.5 del Anexo 7:

Proponemos insertar el numeral 2.5 en el Anexo 7 conforme al texto siguiente:

"2.5 En el caso que el Concedente o CORPAC decidieran entregar en arrendamiento, ceder o asignar en uso o bajo cualquier título a las Fuerzas Armadas o a cualquier tercero, alguno de los terrenos en posesión de CORPAC o de cualquiera de las dependencias de la Marina de Guerra del Perú (Aviación Naval), la Fuerza Aérea del Perú (FAP), el Ejército Peruano (Aviación del Ejército) o la Policía Nacional del Perú (Policía Aérea) conforme a lo indicado en los numerales anteriores, dicho arrendamiento, cesión o asignación no podrá ser realizado sin previamente haber ofrecido las referidas áreas al Concesionario en condiciones iguales a las ofrecidas a las Fuerzas Armadas o a cualquier tercero. El Concesionario deberá contar con un plazo mínimo de treinta (30) días hábiles para aceptar o rechazar el ofrecimiento indicado. En el caso que el Concesionario rechace el ofrecimiento dichas áreas no podrán ser arrendadas, cedidas o asignadas a terceros en condiciones más favorables que aquellas que fueron ofrecidas al Concesionario.

En todos los casos tanto el Concedente como CORPAC deberán considerar la limitación de competencia a la cual se encuentran sujetos en virtud de lo previsto en el tercer párrafo de la cláusula 5.5 del presente Contrato."

El área de la concesión del Aeropuerto se encuentra rodeado de terrenos pertenecientes al Estado, las mismas que están en su mayoría en posesión de las Fuerzas Armadas o de CORPAC, siendo la extensión de dichas áreas (1'099,372.95 m²) equivalente a casi la mitad de la extensión del área entregada al Concesionario (2'327,730.02 m²).

Dadas las actuales limitaciones de espacio que enfrenta el Concesionario, conforme se les comunicó mediante diversas comunicaciones ³², la entrega de dichas áreas al Concesionario es de vital utilidad para el cumplimiento de las etapas de desarrollo del Aeropuerto (posiciones de estacionamiento para aeronaves, instalaciones de carga y hangares de mantenimiento), considerando la demanda proyectada. A la luz de las coordinaciones realizadas por nuestra representada con los diversos usuarios del aeropuerto y considerando la entrega de terrenos expropiados, en un solo momento, para el año 2009, hemos reformulado las necesidades de áreas:

- Hangares de mantenimiento: Parte de las áreas junto a la Cabecera 15 (52,120 m2) en el extremo norte del Aeropuerto, adelantando el proceso de expropiación, para el 2007.
- Posiciones de estacionamiento: el aeropuerto contará con un déficit de dos posiciones de estacionamiento hasta el 2008, el cual será cubierto con la nueva entrega de terrenos expropiados al 2009.
- Instalaciones de carga: Se satisface la demanda hasta el 2014.

La entrega de dichas áreas ya ha sido requerida al Concedente, conforme a las cartas antes mencionadas.

Dentro de ese contexto, esta modificación permitiría dotar al Concesionario de un derecho de preferencia que le permita tener la primera opción a efectos de utilizar las áreas colindantes con el Aeropuerto, siempre que las mismas vayan a ser objeto de algún cambio de uso o posesión por parte las Fuerzas Armadas o de CORPAC.

43. Modificaciones al Numeral 2 del Anexo 11

- "2. De la Responsabilidad del Estado Peruano
El Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encargará de entregar al Concesionario los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo máximo establecido en el numeral 5.23 del Contrato, y debidamente saneados.

Para tales efectos, se entenderá que los terrenos entregados al Concesionario se encuentran debidamente saneados si es que los mismos están libres de todo vicio, condición, efecto, carga, servidumbre, afectación y/o gravamen que impida, afecte o restrinja, física o jurídicamente, la posesión, el uso y, en general, el absoluto y total Aprovechamiento Económico de dichas áreas. Ello incluye –pero no se restringe a– que las áreas se encuentren no sólo sin ningún tipo de carga registral sino efectivamente desocupadas y listas para que LAP pueda asumir su inmediata posesión física e irrestricto Aprovechamiento Económico.

Para el caso específico de los aspectos medioambientales resultará de aplicación lo establecido en la cláusula decimoctava del Contrato de Concesión."

³² Entre las cartas enviadas podemos mencionar:

- Carta LAP-GAC-C-2004-300 (20.09.04).
- Carta LAP-GAC-C-2004-0342 (09.11.04).
- Carta LAP-GCCO-C-2004-00106 (29.11.04).
- Carta LAP AIJC-CA-CPMO-DGA-050774-CB (14.07.05).
- Carta LAP-GCCO-C-2005-00093 (14.07.05).
- Carta LAP AIJC-CA-CPMO-MTC-050879-CB (12.09.05).
- Carta LAP-GCCO-C-2006-00004 (06.01.06).

Dicha aclaración es realizada de manera concordante con lo establecido por OSITRAN mediante Resolución de Consejo Directivo No. 050-2005-CD-OSITRAN de fecha 22.08.2005, la misma que aprueba el Informe No. 051-05-GAL-OSITRAN, en la cual se interpreta los alcances del término 'saneamiento' contenidos en este Anexo.

Al respecto, es necesario resaltar que, tanto para efectos de la mencionada Resolución como del referido Informe, uno de los criterios fundamentales a ser considerados para la determinación de los alcances de la obligación de entregar terrenos saneados por parte del Concedente, es asegurarse que los mismos puedan ser utilizados por el Concesionario satisfaciendo la finalidad para la cual se le están entregando en posesión. Ha sido precisamente dicho criterio el utilizado para la elaboración de la propuesta de aclaración de la presente cláusula.

Sin perjuicio de ello, estando a la solicitud de modificación planteada respecto de la cláusula decimoctava del Contrato de Concesión, el tratamiento de los aspectos ambientales vinculados a la entrega de dichos terrenos estaría sujeto al régimen específico recogido en dicha cláusula. En consecuencia, el Concesionario remediaría los pasivos ambientales generados con anterioridad a la recepción de dichos terrenos en caso el Concedente no contara con los recursos económicos requeridos a efectos de llevar a cabo las actividades de limpieza y mitigación del daño ambiental a su cargo, con el consecuente descuento de la Retribución del costo de dichas actividades.

44. Aclaración del numeral 1.1 del Anexo 14

Proponemos modificar el texto del numeral 1.1 del anexo 14 de la manera siguiente:

"1.1. Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)

Para efectos del diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación de los Bienes de la Concesión, el Concesionario deberá cumplir con los "Requisitos Técnicos Mínimos" (RTM), establecidos en el presente anexo así como con lo estipulado en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, según sean modificados periódicamente por el OSITRAN de ser necesario, contando previamente con la opinión *favorable* del Concesionario.

En el caso de los RTM vinculados a las actividades llevadas a cabo por Autoridades Gubernamentales, el cumplimiento de los mismos estará sujeto a lo establecido en la Cláusula 24.11 del Contrato, siendo dicho cumplimiento responsabilidad del Concedente. De igual forma, el Concesionario no será responsable del cumplimiento de aquellos RTM cuya ejecución dependa de las aerolíneas u otros usuarios aeroportuarios."

El primero de los cambios propuestos busca aclarar que la opinión favorable del Concesionario en relación con la modificación de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) por parte de OSITRAN debe ser considerada como un requisito previo para ejecutar dicho cambio. Si bien entendemos que ése es, justamente, el espíritu del texto actual (dado que no tendría sentido indicar la necesidad de la opinión del Concesionario si la intención no fuera condicionar el cambio del RTM a la aprobación previa de éste) creemos conveniente precisar ello en forma literal y con absoluta claridad en el Contrato.

El segundo de los cambios propuestos busca aclarar y dar solución a un problema real que se puede presentar respecto al cumplimiento de los RTM en el Aeropuerto, en aquellos casos en que el cumplimiento de los mismos corresponde a entidades del Estado como ADUANAS,

Dirección Nacional de Migraciones o cualquier otra entidad del Estado que desarrolle actividades en el Aeropuerto.

En ese caso, el incumplimiento de los mencionados RTM por parte del Estado o, en general, de terceros, no podría ser imputado al Concesionario.

45. Modificación del numeral 1.22.1.B.7 del Anexo 14:

Proponemos modificar el texto del numeral 1.22.1 del Anexo 14 de la manera siguiente:

"B) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales

[...]

7. Los corredores de circulación del espigón deben tener un ancho mínimo de 10 m., debiendo mantener como mínimo un ancho de 5 m. libres de obstáculos.
[...]"

Esta modificación busca permitir al Concesionario el desarrollo de actividades comerciales al interior del corredor de circulación del espigón, como ocurre en diversos aeropuertos en el continente (por ejemplo los aeropuertos de Santiago de Chile, Panamá, Quito y algunos aeropuertos de los Estados Unidos de Norteamérica, tales como Atlanta y Houston). Esto se vuelve más importante en el caso de aquellos aeropuertos que son hub y que, debido a ello, tienen un importante número de pasajeros de transferencia, lo cual les permite un mayor desarrollo comercial al interior de sus espigones.

46. Modificación del numeral 1.25 del Anexo 14

Proponemos que se modifique el numeral 1.25 del Anexo 14 de la siguiente manera:

"1.25 Jardinería/Grass
Jardinería, grass u otra alternativa que deberá ser propuesta por el Concesionario para a efectos de cubrir el área total que, considerando las necesidades operacionales del Aeropuerto, permita controlar la erosión y el polvo, así como limitar o impedir el peligro aviario. Estas áreas están constituidas por la parte nivelada de las franjas a los lados de las pistas, calles de rodaje y del área de seguridad al extremo de la pista (RESA) del Aeropuerto campo aéreo. ~~que no está cubierta por pavimento, considerando la necesidad operacional de controlar la erosión y el polvo, así como limitar o impedir el peligro aviar."~~

Si bien el texto de dicho numeral ya ha sido modificado por OSITRAN mediante la Resolución de Consejo Directivo No. 029-2006-CD-OSITRAN de fecha 26.05.2006, consideramos indispensable incorporar algunas modificaciones adicionales al mismo, a efectos que los alcances de las obligaciones del Concesionario se ajusten a lo contenido en nuestra Propuesta Técnica.

Al respecto, debemos indicar que nuestra solicitud de modificación es efectuada luego de haber determinado que, en caso se mantuviera el texto actual del referido numeral, la ejecución de las obligaciones contenidas en el mismo resultaría **inviable**, además de **ineficiente**, ya que -desde el punto de vista operacional- las mismas exceden las necesidades

reales para el tratamiento de control de erosión y polvo en las áreas no pavimentadas del Aeropuerto³³.

Sobre el particular, consideramos pertinente tomar en consideración lo siguiente:

- o El requerimiento inicial contenido en las Bases de la Licitación para la Concesión del Aeropuerto, consideraba la implementación de una solución para el control de erosión en la zona de la plataforma, sin establecer la extensión de terreno a ser tratado, sugiriéndose únicamente un monto de inversión.
- o Durante la etapa de consultas la COPRI modificó este requerimiento, señalando que el mismo se extendería a todas las áreas no pavimentadas del Aeropuerto, sin embargo **no modificó el monto de inversión sugerido en las Bases.**
- o Conforme a la Circular N° 13, Consulta N° 14 - emitida durante el proceso de licitación del AIJCh - se estableció que la referencia efectuada a la superficie no pavimentada en el lado aire del Aeropuerto respondía a la necesidad de controlar la erosión y el polvo en dicha zona, con la finalidad de garantizar la seguridad operacional en la misma.
- o En atención a lo expuesto, resulta claro que esta implementación debía realizarse respecto de las áreas de seguridad no pavimentadas del lado aire del aeropuerto (correspondiente a la parte nivelada de la franja de la pista³⁴ y calles de rodaje, la misma que comprendía aproximadamente 44.1 ha.) y no de la totalidad de las áreas no pavimentadas del Aeropuerto, ello como consecuencia que: (i) el único monto de inversión propuesto por el Consorcio para este sub-proyecto ascendió a la suma de US \$1,575,208.00, lo cual corresponde a la implementación de 44.1 ha. y, (ii) conforme a la respuesta de la Consulta 14 de la Circular 13 antes mencionada, la finalidad del referido sub-proyecto siempre ha sido garantizar adecuado el control de erosión y polvo para el lado aire del Aeropuerto.³⁵

Para mayor claridad de nuestros argumentos, consideramos pertinente señalar que el Anexo 6 del Contrato de Concesión (Propuesta Técnica) establece lo siguiente:

"Diseño del Sitio y del Paisaje

"Plantaciones y decoración con áreas verdes serán utilizadas alrededor del terminal y de las áreas de estacionamiento así como al interior del terminal y en el campo aéreo. Las plantas

³³ Según los planes de expansión del Aeropuerto, estas áreas ascienden actualmente a 115.49 hectáreas. Una vez incorporados los terrenos a ser expropiados por el Estado, la extensión de dichos terrenos se incrementaría en 542.71 hectáreas adicionales).

³⁴ 5.3 FRANJAS DE PISTA

Nivelación

5.3.10 La parte de una franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos, debería proveer, hasta una distancia de por lo menos 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4 del eje de la pista y de su prolongación, un área nivelada en atención a los aviones a que está destinada la pista en el caso de que un avión se salga de ella. (Manual de diseño de aeródromos OACI. - Doc 9157-AN/901).

³⁵ Solo a efectos informativos, debemos indicar que el cumplimiento actual del referido numeral conllevaría inversiones adicionales a las proyectas por un importe de alrededor de US \$150 millones de dólares americanos, a ser invertidas hasta el final de la Concesión. Dicho monto no se encuentra previsto ni dentro de la propuesta del Consorcio, ni tampoco dentro de los actuales planes de inversión del Concesionario, por ser una inversión a todas luces innecesaria e ineficiente.

utilizadas en los exteriores, serán oriundas de la zona y resistentes a la escasez de agua, y serán regadas con agua reciclada.

[...]

Se plantará jardín en las zonas graduadas y sin pavimento de la pista de aterrizaje y de las pistas de rodaje con el fin de controlar la erosión y el polvo. Agua tratada será utilizada para la irrigación de dichas áreas."

[...]

Propuesta Técnica - Volumen 1 – Pag. 059
 Consorcio Frankfurt - Bechtel – Cosapi

[...]

Tabla de Costos K

Presupuesto del Plan Maestro Detallado
 Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
 (Véase Bases Inciso 6.6.3.1.1)

Fecha: Agosto 2000

Nombre del Proponente: Consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	METRADO	PRECIO UNITARIO	PARCIAL	TOTAL
7.00	Relleno del Area de Plataforma del Terminal					
	Constr.Area Plataforma Fase 1	m ²	28,710	\$149	\$4,268,615	
	Iluminación Area Plataforma Fase 1	m ²	28,710	\$8.37	\$240,172	
	Construcción del Area de Plataforma	m ²	40,360	\$149	\$6,000,742	
	Iluminación Area Plataforma	m ²	40,360	\$8.37	\$337,630	
	Jardinería en áreas abiertas existente	m ²	441,000	\$4	\$1,575,208	
						\$12,422,368

En consecuencia, de la revisión de la Tabla de Costos K, se desprende que - al momento de la Propuesta Técnica - el referido sub-proyecto solo previó el tratamiento de un área de 441,000 m², es decir 44.1 hectáreas.

Por otro lado, el alcance actual del referido sub-proyecto muestra un tratamiento respecto de un área de 51.55 hectáreas, la cual comprende: las partes niveladas de las franjas de las pistas, las partes niveladas de las franjas de las calles de rodaje y adicionalmente la parte nivelada de la franja de las cabeceras existentes. Es necesario resaltar que este alcance solo abarca una porción del total de 115.49 hectáreas actualmente no pavimentadas en el Aeropuerto, ya que esa es la extensión que debe ser tratada a efectos de cumplir con la finalidad perseguida. Adicionalmente, es necesario hacer notar que las 51.55 hectáreas a ser tratadas conforme al sub proyecto, exceden a las 44.1 hectáreas inicialmente proyectadas por el Consorcio, lo cual se encuentra plenamente justificado en la necesidad de cumplir con una finalidad (contar con una operación segura en el Aeropuerto) más que con una extensión concreta tratada.

En cuanto al periodo posterior al Año 8 - específicamente en lo referido al momento en que el Concesionario recibirá los terrenos adicionales para la construcción de la segunda pista de aterrizaje - el texto actual del numeral generaría graves impactos negativos desde el punto de vista económico. Así, bajo las condiciones actuales, se debería llevar a cabo el tratamiento de la totalidad de áreas recibidas, de manera independientemente de que exista o no una necesidad operativa de tratarlas o -en el extremo- sin importar si existe o no una segunda pista de aterrizaje en ese momento.

Por lo tanto, el interés del Concesionario está enfocado en cumplir de manera eficiente con los requerimientos operacionales dentro de los costos estimados por el Consorcio, ya que si se tratara de la "totalidad" de áreas, sin importar el criterio de necesidad operacional (las partes niveladas de las franjas que tienen un impacto en la operación), se generaría un doble impacto económico como consecuencia de: (i) el alcance del proyecto, debido a su significativo impacto económico, y (ii) la temporalidad de la inversión, en el sentido que no solo se invertiría en áreas donde no exista un requerimiento operativo, sino que el Concesionario también tendría que efectuar una inversión que resulta innecesaria al momento de recibir las nuevas áreas expropiadas (más aún en el extremo en el que aun cuando no exista una segunda pista de aterrizaje en operación).

En ese sentido solicitamos tomar en consideración que éste exceso de inversión conllevará necesariamente un significativo incremento de la TUUA, dentro del proceso de revisión tarifaria que se llevará a cabo en el AIJCh, ello como consecuencia de la realización de inversiones significativas e ineficientes, lo cual finalmente atenta contra el principio fundamental de la "sostenibilidad" de la Concesión.

47. Modificación del numeral 1.27 del Anexo 14

Proponemos que se modifique el numeral 1.27 del Anexo 14 de la siguiente manera:

"1.27 Período Inicial"³⁶ - Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años

Referirse a la lista del Proyecto de Desarrollo ubicada en el siguiente Cronograma con Cuadros de Barras. (Véase Cronograma en bolsa al final del Anexo 6, Volumen 3 de 3).

CRONOGRAMA DE DESARROLLO DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS.

PERIODO INICIAL³⁶ - PRIMEROS 8 AÑOS DE DESARROLLO MINIMO REQUERIDO DEL CONTRATO DE CONCESION PARA EL PROGRAMA DE MODERNIZACION DEL AEROPUERTO.

Durante los primeros treinta y seis (36) meses, así como el cuadragésimo segundo (42) mes y al cuarto año, contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, las sumas de US\$ 25'000,000.00 (Veinticinco millones de Dólares), US\$ 80'000,000.00 (Ochenta millones de Dólares) y US\$ 110'000,000.00 (Ciento diez millones de Dólares), respectivamente, del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Período Inicial, efectuando las obras que, **como referencia**, se indican a continuación:

0. Movilización, Planificación, y Preparación de Documentos Estándares del Programa
1. Reubicación de Catering
2. Investigaciones Ambientales & Geotécnicas;
Investigaciones Estructurales del Terminal de Pasajeros
3. Ampliación de los Espigones Existentes y
Construcción de Aduana Nacional incluyendo

³⁶ Octava Modificación – Circular 039-00-CEA

- Sistema de Manejo de Equipaje
4. Rellenar islas en Zona de Plataforma
 5. Demolición del Campo Faucett y Construcción de Zona Plataforma
 6. Construcción del Cerco Aeroportuario y Zonas de Almacenaje de Contratistas ubicadas a los dos extremos norte y sur del Terminal
 7. Rellenar Zona de Plataforma, Instalación del Ducto para la Red de Distribución de Combustible y Ajustes a la Planta de Combustible Existente
 8. Ampliación al Terminal Internacional, Zona de Aduana Internacional y Salón de Salidas
 9. Remodelación del Terminal Existente
 10. Construcción de la Zona de Manejo de Equipaje de Salida Internacional & Adquisición del Sistema de Manejo de Equipaje
 11. Construcción de Nuevo Espigón Internacional ~~44~~ 7 Gates de Contacto y 4 Gates Remotos
 12. Adquisición, Transporte al sitio e Instalación de ~~44~~ 7 Puentes de Abordaje (Mangas) para Nuevo Espigón Internacional
 13. Construcción de Trituradoras, Ampliación al Incinerador y Ampliación a la Estación de Bomberos
 14. Construcción de Nueva Pista de Rodaje
 15. Nueva Circulación al Terminal y Carriles Vehiculares de Llegadas/Salidas de Pasajeros; Áreas Verdes, Jardinería y Sistema de Irrigación en el Campo de Aviación u otra alternativa eficiente para controlar la erosión y el polvo, Vías Públicas y Estacionamiento.
 16. Nueva de estructura para Hangar de Aviación General y Reubicación del Techo del Hangar Faucett
 17. Demolición de la estructura del Hangar Faucett y Construcción de la Zona de Plataforma
 18. Construcción de Ampliación a la Planta de Combustible – Fase I

Las Obras Complementarias serán construidas obligatoriamente dentro de los primeros ocho años de Vigencia de la Concesión."

El presente cambio está en línea con las modificaciones a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) contenidos en el numeral 1.20 (Mangas) y 1.25 (Jardinería / Grass) del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

48. Modificación de las tablas de Escalas Variables para el desarrollo de infraestructura del terminal internacional y terminal nacional del Anexo 19.

Proponemos modificar las tablas de Escalas Variables para el desarrollo de infraestructura del terminal internacional y terminal nacional, así como la inclusión de unas notas al pie de las mismas, conforme al texto siguiente:

“ESCALA VARIABLE” PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA DEL TERMINAL INTERNACIONAL

Agosto, 1999

Categoría 15	105,000	34	10.2 M
		33	
Categoría 14	100,000	32	9.5 M
		31	
Categoría 13	95,000	30	8.8 M
		29	
Categoría 12	90,000	28	8.1 M
		27	
Categoría 11	85,000	26	7.4 M
		25	
Categoría 10	80,000	24	6.7 M
		23	
Categoría 9	75,000	22	6.0 M
		21	
Categoría 8	70,000		5.5 M
		20	
Categoría 7	65,000		5.0 M
		19	
Categoría 6	60,000	18	4.5 M
		17	
Categoría 5	55,000		4.0 M
		16	
Categoría 4	50,000	15	3.5 M
		14	
Categoría 3	45,000		3.2 M
		13	
Categoría 2	40,000	13	2.85 M
		12	
Categoría 1	35,000		2.5 M
	AREA DEL TERMINAL	POSICIONES AERONAVES	TOTAL ANUAL PASAJEROS INTERNACIONALES DE SALIDA

**“ESCALA VARIABLE” PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA
DEL TERMINAL NACIONAL**

Agosto, 1999

Categoría 12	80,000	32	10.75 M
		31	
Categoría 11	75,000	30	9.0 M
		29	
Categoría 10	70,000	28	8.35 M
		27	
Categoría 9	65,000	26	7.7 M
		25	
Categoría 8	60,000	24	7.05 M
		23	
Categoría 7	55,000	22	6.4 M
		21	
Categoría 6	50,000	20	5.75 M
		19	
Categoría 5	45,000	18	5.13 M
Categoría 4	40,000	17	4.5 M
		16	
Categoría 3	35,000	15	3.71 M
		14	
Categoría 2	30,000	13	2.93 M
		12	
Categoría 1	25,000	11	2.15 M
	AREA DEL TERMINAL	POSICIONES AERONAVES	TOTAL ANUAL PASAJEROS NACIONALES <u>DE</u> <u>SALIDA</u>

Notas:

- El Anexo 19 establece rangos referenciales para la verificación del desarrollo de la infraestructura en el AIJCH.

2. El número de pasajeros se estimará en base al total anual de pasajeros nacionales o internacionales de salida según FAA AC 150/5360-13.
3. El número de posiciones de aeronaves se determinará independientemente para vuelos internacionales y nacionales.
Las posiciones compartidas podrán ser contabilizadas como dos posiciones independientes debido a su doble función.
A efectos de contabilización de posiciones se contarán todas las posiciones de aeronaves disponibles incluyendo las de aviación general, las de carga, las de mantenimiento y las de pernocte.
4. El área de terminal en m2 se determinará independientemente para vuelos internacionales y nacionales.
El área compartida (32% en el caso del AIJCH) podrá ser contabilizada dos veces (como área nacional e internacional) debido a su doble función."

Dichas modificaciones buscan concordar el texto del Anexo 19 del Contrato de Concesión con los cambios introducidos en el Numeral 1.19 del Anexo 14 del mismo contrato, como consecuencia de lo resuelto por OSITRAN mediante Resolución del CD de OSITRAN 038-2006-CD-OSITRAN de fecha 06 de julio de 2006, con relación a las modificaciones de los Requisitos Técnicos Mínimos aplicables al desarrollo de infraestructura en el Aeropuerto.



LAP-GCCO-C-2006-00135

Callao, 23 de octubre de 2006.

OSITRAN	
MESA DE PARTES	
Res. 10986	
25 OCT 2006	
<i>[Signature]</i>	SPH
Firma	Hora

LIMA AIRPORT PARTNERS SRL
 Edificio Central del
 Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
 Avenida Elmer Faucett s/n Callao
 Lima Perú T 511 517 3100
 F 511 517 3624

Señores
 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN
 Presente.-

Atención : Ing. Alejandro Chang Chiang
 Presidente del Consejo Directivo

Referencia : Solicitud de Modificación del Contrato de Concesión del Aeropuerto
 Internacional Jorge Chávez.

Estimados señores,

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (en adelante "LAP"), con R.U.C. No. 20501577252, con domicilio real y procesal en el Edificio Central piso 7 del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", ubicado en Av. Elmer Faucett s/n, Callao, debidamente representado por su Gerente General, Sr. Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulu, identificado con D.N.I. N° 06480269, y por su Gerente Central de la Concesión, Sr. Gustavo Enrique Morales Valentín, identificado con D.N.I. No. 08770493, conforme a los poder que corre inscrito en la Partida Registral No. 11250426 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, ante ustedes respetuosamente nos presentamos y decimos:

Que, nos dirigimos a ustedes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7° literal f) de la Ley N° 26917, el artículo 34° de vuestro Reglamento General, el artículo 33° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM, lo establecido en la Resolución de Consejo Directivo 058-2006-CD-OSITRAN y el segundo párrafo de la Cláusula 24.7 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (el "Contrato de Concesión"), a efectos de solicitarles emitir una opinión favorable con respecto a las modificaciones al texto del Contrato de Concesión que se consignan en el documento adjunto a la presente.

Las modificaciones propuestas son esenciales para garantizar la sostenibilidad económica a largo plazo de la concesión. A la luz de los más de cinco años de vigencia de la concesión y de operación del Aeropuerto, resulta imprescindible adecuar el Contrato de Concesión a las circunstancias actuales, así como a los cambios tecnológicos y nuevas circunstancias producidas o constatadas a lo largo de este período, con el fin fundamental de lograr un óptimo desarrollo de las operaciones en el Aeropuerto, así como permitir la más eficiente explotación de la infraestructura concesionada, en beneficio tanto del Estado peruano y de los usuarios del Aeropuerto, como de nuestra empresa.

En general, debemos indicar que la modificaciones propuestas abordan -entre otros- los siguientes temas: (i) la modificación del nivel de servicio a ser cumplido en el Aeropuerto; (ii) la modificación respecto a la ejecución de Mejoras en el Periodo Remanente; (iii) la aclaración de la posibilidad que el Concesionario cargue a las aerolíneas una tarifa por



transporte de pasajeros en bus; (iv) la aclaración de la forma de aplicación de la Metodología de Factor de Productividad (RPI - X) a las tarifas cobradas por el Concesionario; (v) la aclaración de la facultad del Concesionario de cobrar la TUUA a los pasajeros de Transferencia Internacional; (vi) la definición de "Acreedores Permitidos"; (vii) la definición de "Autoridades Gubernamentales"; (viii) la definición de "Fuerzas Armadas"; (ix) la definición de "Hora Punta"; (x) la definición de "Ingresos Brutos"; (xi) la definición de "Valor Contable de las Mejoras"; (xii) la definición de "Valor Presente del Flujo de Caja Libre"; (xiii) los descuentos por servicios impagos correspondientes a Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales; (xiv) los alcances de la Garantía del Estado; (xv) la clarificación respecto de la Obligación de Cooperación del Concedente; (xvi) la modificación de los plazos para la inscripción de las Mejoras referidas a bienes inmuebles a favor del Concedente, el reconocimiento como inversión del valor de las Mejoras realizadas por Operadores Secundarios y la eliminación de la obligación de devolver al Concedente los bienes muebles en desuso; (xvii) el uso de los Precios Unitarios aprobados por OSITRAN como parte de la información relevante para las fijaciones tarifarias; (xviii) la precisión respecto de la obligación del Concesionario respecto a la obtención de Licencias de Operación por parte de los Operadores; (xix) la modificación respecto de la obligación de operación simultánea de ambas pistas de aterrizaje en el Aeropuerto; (xx) la clarificación respecto de la Garantía de Calidad por parte del Concesionario; (xxi) la modificación respecto del mecanismo de solución de Controversias respecto de Tarifas; (xxii) la clarificación respecto de la Garantía del Concesionario con respecto al cumplimiento de las Leyes; (xxiii) la aclaración respecto al Cierre del Aeropuerto como Incumplimiento del Concesionario; (xxiv) la modificación respecto del plazo en el que el Concedente pagaría a los Acreedores Garantizados Permitidos el Valor Contable de las Mejoras en caso de caducidad de la concesión, así como la aclaración respecto de los descuentos que podrá realizar; (xxv) la aclaración respecto de la elección del Perito en el caso de Controversia Técnica; (xxvi) la posibilidad que las Controversias Técnicas de Menor Cuantía sean llevadas ante un Tribunal Arbitral Nacional bajo las reglas de la Cámara de Comercio de Lima; (xxvii) la aclaración respecto del derecho a presentar auditorías ambientales complementarias y de la responsabilidad por las actividades de limpieza y mitigación ambiental a cargo del Concedente, en especial respecto de los terrenos aún no entregados por el Concedente; (xxviii) la aclaración de la obligación del Concesionario de minimizar la contaminación causada como consecuencia de las actividades en el Aeropuerto; (xxix) la eliminación de la obligación de contratar una póliza de guerra; (xxx) la modificación de la obligación de confidencialidad a cargo del Concesionario, Operadores e Inversionistas Estratégicos; (xxxi) la aclaración respecto a la responsabilidad de las Autoridades Gubernamentales vinculadas a la prestación de diversos servicios en el Aeropuerto y a cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos previstos por el Contrato; (xxxii) aclaración respecto a la existencia de los Regímenes Especiales que permiten el descuento de la Retribución de ciertos servicios prestados por el Concesionario; la modificación respecto a los supuestos que alteran el Equilibrio Económico Financiero del Contrato, incorporando los cambios vinculados a tarifas; (xxxiii) la modificación a efectos que los temas tarifarios puedan afectar el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, así como permitir que las discrepancias respecto a si existe ruptura del equilibrio económico financiero esté siempre sujeta a los mecanismos de solución de controversias del Contrato e Concesión; (xxxiv) la aclaración respecto de los alcances del Servicio de Extinción de Incendios (SEI); (xxxv) la modificación de la asignación de responsabilidades en el cuadro de responsabilidades de los servicios de aeronavegación; (xxxvi) la modificación respecto a la obligación del Concesionario de mantener permanentemente actualizados los equipos utilizados para la seguridad en el aeropuerto y la aclaración respecto de los alcances de la Seguridad de la Aviación (AVSEC) a cargo del Concesionario; (xxxvii) la creación de una Tarifa Especial por Seguridad; (xxxviii) modificación respecto de la forma de asignación de los



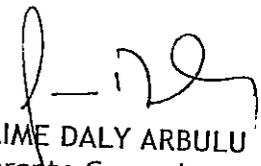
locales y servicios para líneas aéreas; (ixl) modificación respecto del mecanismo de fijación tarifaria y aplicación de la Retribución respecto de la playa de estacionamiento vehicular; (xl) la modificación de los alcances del servicio de Seguridad Aeroportuaria - AVSEC, como parte de los Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA; (xli) la eliminación de la obligación de instalar Sistemas de Agua Potable en los futuros Puentes de Embarque a ser instalados por el Concesionario; (xlii) el establecimiento de un derecho de preferencia a favor del Concesionario respecto de cualquier asignación de áreas que las Fuerzas Armadas o CORPAC decidiera hacer respecto de terrenos adyacentes al Aeropuerto o integrantes del mismo; (xliii) la aclaración de los alcances de la obligación de Saneamiento de Terrenos por parte del Concedente; (xliv) la aclaración respecto a que aquellos Requisitos Técnicos Mínimos vinculados a actividades llevadas a cabo por Autoridades Gubernamentales será responsabilidad del Concedente; (xlv) la aclaración respecto al ancho libre de obstáculos que debe existir en el corredor del Terminal; (xlvi) la modificación de los alcances de la obligación de control de polvo de erosión, polvo y peligro aviar por parte del Concesionario en la plataforma; (xlvii) el ajuste de algunas inconsistencias existentes en el anexo referido a los Requisitos Técnicos Mínimos y (xlviii) la modificación de las tablas de escalas variables para el desarrollo de infraestructura del terminal internacional y terminal nacional.

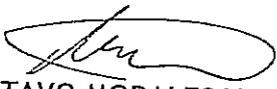
El documento adjunto contiene la exposición de motivos y el debido sustento técnico, jurídico y/o económico por los cuales los cambios propuestos deberían ser materia de una enmienda al Contrato de Concesión, así como es acompañado por la documentación siguiente:

- 1.- Copia del RUC de nuestra representada.
- 2.- Copia del documento de identidad de nuestros representantes.
- 3.- Copia del documento que acredita la representatividad de los mismos.

Sin otro particular que expresar, agradeciéndoles por adelantado la atención que les merezca la presente solicitud, quedamos de ustedes.

Atentamente,


JAIME DALY ARBULU
Gerente General


GUSTAVO MORALES VALENTÍN
Gerente Central de la Concesión

cc: Sra. Verónica Zavala Lombardi - Ministerio de Transportes y Comunicaciones

RELACIÓN DE MODIFICACIONES PROPUESTAS

Con el fin de adecuar el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (el "Contrato de Concesión") a circunstancias no previstas al momento de la suscripción, se requiere modificar los siguientes numerales: Numeral 1.1 (Definición de "Acreedores Permitidos"), Numeral 1.6 (definición de "Autoridades Gubernamentales"), Numeral 1.20 (definición de "Fuerzas Armadas"), Numeral 1.20 (definición de "Hora Punta"), Numeral 1.26 (definición de "Ingresos Brutos"), Numeral 1.60 (definición de "Valor Contable de las Mejoras"), Numeral 1.61 (definición de "Valor Presente del Flujo de Caja Libre"), Numeral 2.3 (Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales), Numeral 2.5 (Garantía del Estado), Numeral 3.3 (la clasificación del nivel de servicio requerido para las futuras prórrogas de la vigencia de la Concesión), Numeral 5.5 (clarificación respecto de la Obligación de Cooperación del Concedente), Numeral 5.6.2.1 (eliminación de la Segunda Pista como una Mejora Obligatoria y aclaración respecto de que no existen otras Mejoras Obligatorias para el Periodo Remanente de la Concesión, Numeral 5.6.2.2 (fecha de culminación de la construcción y entrada en operación de la Segunda Pista del Aeropuerto, incorporándola como una Mejora Eventual), Numeral 5.7 (modificación de los plazos para la inscripción de las Mejoras referidas a bienes inmuebles a favor del Concedente y al reconocimiento como inversión del valor de las Mejoras realizadas por Operadores Secundarios), Numeral 5.7.1 (eliminación de la obligación de devolver al Concedente los bienes muebles dados de baja por el Concesionario); Numeral 5.7.3 (utilización de la información sobre Precios Unitarios aprobados por OSITRAN para efectos de las fijaciones tarifarias), Numeral 5.9 (precisión respecto de la obligación del Concesionario respecto a la obtención de Licencias de Operación por parte de los Operadores), Numeral 5.15 (obligación de operación simultánea de ambas pistas de aterrizaje en el Aeropuerto); Numeral 5.17 (clarificación respecto de la Garantía de Calidad por parte del Concesionario), Numeral 6.1 (modificación del mecanismo para la solución de las controversias surgidas como consecuencia de la fijación de Tarifas y aclaración de la forma de aplicación del Factor de Productividad a los ajustes a las tarifas cobradas por el Concesionario), Numeral 9.1.11 (aclaración respecto de la Garantía del Concesionario con respecto al cumplimiento de las Leyes), Numeral 14.2.2 (modificación respecto de los estándares que el Aeropuerto debe cumplir durante la vigencia de la Concesión), Numeral 15.2.8 (aclaración respecto al Cierre del Aeropuerto como Incumplimiento del Concesionario), Numeral 15.7.5 (modificación respecto del plazo en el que el Concedente pagaría a los Acreedores Garantizados Permitidos el Valor Contable de las Mejoras en caso de caducidad de la concesión, así como la aclaración respecto de los descuentos que podrá realizar), Numeral 17.3 (aclaración respecto de la elección del Perito en el caso de Controversia Técnica), Numeral 17.4 (posibilidad de someter Controversias No Técnicas de Mayor Valor a un arbitraje ante la Cámara de Comercio de Lima), Numeral 18.1 (aclaración respecto del derecho a presentar auditorías ambientales complementarias y de la responsabilidad por las actividades de limpieza y mitigación ambiental a cargo del Concedente, en especial respecto de los terrenos aún no entregados por el Concedente), Numeral 18.2.4 (aclaración respecto de la obligación del Concesionario de minimizar la contaminación causada como consecuencia de las actividades en el Aeropuerto) Numeral 20.2.1 (eliminación de la obligación de contratar una póliza de guerra), Numeral 24.2 (modificación de la obligación de confidencialidad a cargo del Concesionario, Operadores e Inversionistas Estratégicos), Numeral 24.11 (aclaración de las obligaciones del Concedente respecto del cumplimiento de los estándares de servicio en el Aeropuerto), Numeral 24.13 (aclaración respecto a la existencia de los Regímenes Especiales), Numeral 26.2 (permitir que los temas tarifarios puedan afectar el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión), Numeral 26.4 (permitir que las discrepancias respecto a si existe ruptura del equilibrio económico financiero siempre esté sujeta a los mecanismos de solución de controversias del Contrato de Concesión), Segundo Párrafo del Anexo 3 (respecto al nivel de servicio exigido para la operación del Aeropuerto), el Numeral 1.1 del Anexo 3 (aclaración

de los alcances del Servicio de Extinción de Incendios - SEA), Numeral 2.1.2 del Anexo 3 (aclaración respecto de los alcances del Servicio de Transporte de Pasajeros: Terminal - Avión), Apéndice 1 del Anexo 3 (modificación de la asignación de responsabilidades en el cuadro de responsabilidades de los servicios de aeronavegación), Numeral 1 del Anexo 4 (aclaración respecto a la obligación del Concesionario de mantener permanentemente actualizados los equipos utilizados para la seguridad en el aeropuerto, así como respecto a los alcances de la Seguridad de la Aviación - AVSEC), Numeral 1.1.a) del Anexo 5 (modificación de los porcentajes de las tarifas de TUUA Internacional transferidos a CORPAC), Numeral 1.1.b del Anexo 5 (modificación de los porcentajes de las tarifas de Aterrizaje y Despegue transferidos a CORPAC), Numeral 1.1.a.1 del Anexo 5 (aclaración respecto a la facultad del Concesionario de cobrar TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia), Numeral 1.1.e del Anexo 5 (aclarar la facultad del Concesionario de cobrar una tarifa por el servicio de transporte regular de pasajeros desde / hacia las aeronaves), Numeral 1.1.f del Anexo 5 (crea una Tarifa especial por Seguridad a favor del Concesionario), Numeral 2.1 del Anexo 5 (modificación respecto de la forma de asignación de los locales y servicios para líneas aéreas), Numeral 3.2 del Anexo 5 (modificación respecto del mecanismo de fijación de la tarifa y aplicación de la Retribución respecto de los ingresos provenientes de la playa de estacionamiento vehicular), Numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 5 (modificación de las Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA y aclaración respecto a que dichos servicios deben estar a disposición de los pasajeros); Apéndice 2 del Anexo 5 (aclaración respecto de la forma de aplicación del factor de productividad a los ajustes a las tarifas cobradas por el Concesionario), Numeral 2.1.1 - C.6 del Anexo 6 (eliminación de la obligación de instalar Sistemas de Agua Potable en los futuros Puentes de Embarque a ser instalados por el Concesionario), Numeral 2.5 del Anexo 7 (establecimiento de un derecho de preferencia a favor del Concesionario respecto de cualquier asignación de áreas que las Fuerzas Armadas o CORPAC decidiera hacer respecto de terrenos adyacentes al Aeropuerto o integrantes del mismo), Numeral 1.1 del Anexo 9 (modificación del porcentaje de participación de CORPAC respecto de los ingresos obtenidos por aterrizaje y despegue en el Aeropuerto y respecto de la TUUA internacional), Numeral 2 del Anexo 11 (aclaración de los alcances de la obligación de Saneamiento de Terrenos por parte del Concedente), Numeral 1.1 del Anexo 14 (aclaración respecto a que aquellos Requisitos Técnicos Mínimos vinculados a actividades llevadas a cabo por Autoridades Gubernamentales será responsabilidad del Concedente), Numeral 1.22.1.B.7 del Anexo 14 (aclaración respecto al ancho libre de obstáculos que debe existir en el corredor del Terminal), Numeral 1.25 del Anexo 14 (modificación de los alcances de la obligación de control de polvo de erosión, polvo y peligro aviar por parte del Concesionario en la plataforma), Numeral 1.27 del Anexo 14 (concordancia respecto del Programa de Desarrollo para el Periodo Inicial), Numeral 1 del Anexo 19 (modificación respecto de la Categoría IATA a ser cumplida por el Aeropuerto), Numeral 3 del Anexo 19 (fecha en la cual la segunda pista de aterrizaje del Aeropuerto debe estar construida) y parte final del Anexo 19 (la modificación de las tablas de escalas variables para el desarrollo de infraestructura del terminal internacional y terminal nacional); tal y como se señala a continuación:

Sólo con fines referenciales los cambios propuestos se encuentran en letras cursivas y subrayados - en el caso de los textos nuevos -, así como con doble tachado - en el caso de los textos eliminados -, lo cual permitirá su rápida ubicación y, finalmente, una más eficiente revisión de nuestra propuesta.

1. Modificaciones referidas al Nivel de Servicio en el Aeropuerto.

(Contrato: Cláusulas 3.3 y 14.2.2; Anexo 3: Segundo Párrafo; Anexo 19: Numeral 1)

El primer grupo de modificaciones propuestas busca ajustar el nivel de servicio exigido en el Contrato de Concesión, a las reales necesidades de infraestructura del mercado en el cual el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez desarrolla sus operaciones.

Al respecto, es pertinente recordar que el sobre dimensionamiento o el exceso de requerimientos respecto a la infraestructura del Aeropuerto, se traduce de manera directa y proporcional en incrementos en las tarifas y cargos de acceso que el Concesionario debe cobrar a efectos de recuperar las inversiones efectuadas.

En ese contexto, debemos mencionar – respecto a los niveles de servicio IATA - que el Manual Referencial para el Desarrollo de Aeropuertos ¹ – Novena Edición, en su Sección F.9.1.2 – páginas 179 a 180 establece respecto al nivel de servicio IATA B: “Nivel elevado de servicio. Condiciones de flujo estables con muy pocos retrasos y nivel elevado de confort”, mientras que respecto al nivel de servicio IATA C establece: “Nivel C – Buen nivel de servicio. Condiciones de flujo estables, retrasos aceptables y buen nivel de confort. [...] El nivel de servicio C es recomendado como el nivel de diseño mínimo, en la medida que conlleva un buen nivel de servicio a costos razonables”.

Considerando lo anterior, así como la necesidad de que el Aeropuerto sea diseñado y construido siguiendo criterios de eficiencia – lo que lleva a que la determinación de la dimensión de la infraestructura sea la adecuada – consideramos que el nivel de servicio a ser implementado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez debería ser modificado a efectos de que el mismo sea fijado en IATA C.

Es de señalar que este cambio beneficiaría tanto a los usuarios como al propio Estado, dado que se contará con una infraestructura idónea para la atención del flujo de pasajeros en el Aeropuerto, por lo cual los primeros pagarán un precio más adecuado por la utilización de la infraestructura aeroportuaria –al estar el mismo fijado atendiendo a criterios de dimensionamiento eficiente de la infraestructura e inversiones-, mientras que el Estado actuará de manera consecuente con el principio regulatorio de sostenibilidad de la oferta, garantizando de esa forma la disponibilidad de un servicio para los usuarios presentes y futuros.

En atención a lo antes expuesto, proponemos lo siguiente:

(a) Proponemos que se modifique el numeral 3.3 de la Cláusula Tercera de la siguiente manera:

“3.3 Prórroga Adicional. La Concesión podrá ser prorrogada discrecionalmente por el Concedente, a solicitud del Concesionario efectuada mediante comunicación por escrito dirigida a OSITRAN con una anticipación no menor de tres (3) años anteriores al vencimiento de la primera prórroga.

El Concedente procederá a evaluar tal solicitud, sólo si OSITRAN certifica que el Concesionario cumplió satisfactoriamente con las obligaciones establecidas en el presente Contrato así como con mantener el Aeropuerto, en todos sus ámbitos, en el nivel B C de IATA o el que lo sustituya; sin perjuicio de su derecho de renegociar el monto de la Retribución, entre otras condiciones, de considerarlo pertinente.”

¹ Airport Development Reference Manual – IATA 9th Edition.

(b) Proponemos que se modifique el numeral 14.2.2 de la Cláusula Décimo Cuarta de la manera siguiente:

"14.2.2 Asegurar que el Aeropuerto se encuentre en buenas condiciones de operación, salvo el desgaste por el uso normal y el transcurrir del tiempo, como se defina en las especificaciones técnicas respectivas, manteniéndose como mínimo en el nivel "~~B~~-C" en estándares de IATA o el que lo sustituya hasta el final de la Vigencia de la Concesión."

(c) Proponemos modificar el segundo párrafo del Anexo 3 de la manera siguiente:

"[...] Dichas Operaciones deberán ser llevadas a cabo de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 14 del presente Contrato, debiendo llegar a la Categoría ~~B~~-C de IATA o el que lo sustituya al octavo año de Vigencia de la Concesión, manteniéndose dicha categoría en todas las Operaciones durante toda la Vigencia de la Concesión. [...]"

(d) Proponemos que se modifique el numeral 1 del Anexo 19 de la siguiente manera:

"1. Nivel de Servicio Establecido para la Terminal de Pasajeros:

La Categoría "C" de IATA o el que lo sustituya, se ha establecido para el Aeropuerto."

2. **Modificaciones referidas a las Mejoras del Periodo Remanente.** (Contrato: Cláusula 5.6.2.2; Anexo 19: Numeral 3)

Si bien el Contrato de Concesión incorporó originalmente como única Mejora Obligatoria para el Periodo Complementario a la segunda pista de aterrizaje, esta obligación claramente obedecería a criterios no sustentados en argumentos económicos o técnicos, sino — eventualmente— sustentado en criterios de otra naturaleza, los cuales resultan alejados del principio de eficiencia en el diseño de la infraestructura y proyección de las inversiones.

Como es obvio, pretender que en una fecha determinada se realice una obra de las dimensiones de una pista de aterrizaje —con independencia de la necesidad / demanda que, por razones de las operaciones aeroportuarias, se tuviera de la misma—, conlleva directamente a un injustificado incremento en las tarifas y/o cargos de acceso, los cuales finalmente serán soportados por los usuarios del Aeropuerto.

Es en tal sentido, que la construcción de una segunda pista de aterrizaje debe ser evaluada considerando las necesidades de los propios usuarios, es decir, atendiendo al incremento en el volumen de tráfico de aeronaves en el Aeropuerto y por tanto la demanda por la nueva pista de aterrizaje.

Estando a dichos argumentos proponemos que sean el criterio utilizado por la F.A.A. (Federal Aviation Authority) el que sirva como pauta para la determinación del momento en que una segunda pista resulta necesaria en el Aeropuerto, el mismo que se sustenta en la constatación de retrasos en las operaciones de aterrizaje o despegue por razones de limitación de la infraestructura (sistema de aterrizaje y despegue) y no por otras razones.

Conforme a lo dispuesto en el '1998-2002- NPIAS -National Plan for Integrated Airports Systems- y en el 'F.A.A. Advisory Circular – Airport Capacity and Delay AC-150/5060-5', se define como "aceptables" retrasos promedio diarios por operación de aeronave de entre tres

(3) y cinco (5) minutos, tiempo por sobre el cual se considera que se estaría imponiendo una sobre carga innecesaria en el Sistema de Control de Tráfico Aéreo.

En tal sentido, a efectos de ubicar al Aeropuerto dentro del rango señalado, proponemos que se tome cinco (5) minutos como promedio de retraso diario por aeronave, como el gatillo o 'trigger' que haga necesaria la segunda pista referida. Ello permitiría que la mencionada pista esté construida y lista para ser utilizada en el momento en que resulte realmente necesaria para los usuarios, evitando de esa manera sobredimensionar la infraestructura y la realización de inversiones ineficientes –que, como se ha mencionado, en corto plazo se podrían traducir en incrementos innecesarios en las tarifas y/o cargos de acceso.

Como resulta evidente, el resultado final que se buscaría con estas propuestas de modificación consiste en incorporar en el Contrato de Concesión criterios de eficiencia en cuanto a la realización de inversiones y proteger de sobre costos innecesarios tanto a los usuarios (aerolíneas, pasajeros, etc.) como al Concesionario, para lo cual la segunda pista dejaría de ser la única una Mejora Obligatoria para el Periodo Remanente y pasaría a ser una Mejora Eventual.

En atención a lo antes expuesto, proponemos lo siguiente:

(a) Proponemos que se modifique el numeral 5.6.2.1 de la siguiente manera:

5.6.2.1 Mejoras Obligatorias

~~El Concesionario está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación al final del décimo cuarto año de Vigencia de la Concesión o en cualquier caso, no antes de cinco (05) años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario, en conjunto y en una sola oportunidad, el área requerida para la ampliación del Aeropuerto de acuerdo con lo establecido en el numeral 5.23. En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan inútil, o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contando, previamente, con la opinión técnica de OSITRAN podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar al finalizar el noveno año de Vigencia de la Concesión. Lo establecido en el párrafo precedente no podrá ser materia de lo estipulado en la Cláusula 17 del presente Contrato. Las que en su caso establezca el Anexo 6. El presente contrato no prevé la ejecución de Mejoras Obligatorias para el Periodo Remanente."~~

(b) Proponemos que se modifique el numeral 5.6.2.2 de la siguiente manera:

5.6.2.2 Mejoras Eventuales

Basadas en el volumen de tráfico y otras consideraciones que se den en el curso ordinario de la operación del Aeropuerto, sin incluir los datos extraordinarios resultantes de eventos únicos, o no repetibles sobre bases periódicamente previsibles, tales como guerra, emergencia nacional, catástrofe natural y eventos deportivos, turísticos o culturales no celebrados periódicamente en el Perú. Estas consideraciones están contenidas en el Anexo 19.

Sin perjuicio de lo arriba indicado, el Concesionario construirá una segunda pista de aterrizaje de tal manera que la misma se encuentre lista para operar en la fecha a

partir de la cual el promedio de retraso diario por avión originado por falta de capacidad o de infraestructura aeroportuaria, sea superior a cinco minutos, y siempre que hubieran transcurrido cuando menos cinco (05) años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario, en conjunto y en una sola oportunidad, el área requerida para la ampliación del Aeropuerto de acuerdo con lo establecido en el numeral 5.23."

(c) Proponemos que se modifique el numeral 3 del Anexo 19 de la manera siguiente:

"3. La segunda pista de aterrizaje deberá estar construida y lista para entrar en operación ~~al final del décimo primer año de Vigencia de la Concesión~~ conforme a lo dispuesto en el numeral 5.6.2.2."

3. Modificaciones referidas a la posibilidad de cobrar una tarifa por el Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal – Avión) en Buses.

(Anexo 3: Numeral 2.1.2; Anexo 5: 1.1 e, Apéndice 1 Numeral 1.1)

Estas propuestas de modificación buscan el reconocimiento expreso e indubitable del derecho del Concesionario de cobrar por el servicio regular de transporte entre el terminal y las aeronaves, el mismo que, no obstante desprenderse del propio Contrato de Concesión, OSITRAN ha negado a través de una interpretación, en nuestra opinión errada y alejada del texto contractual y de la común intención de las Partes al celebrar dicho contrato así como de la práctica internacional de la industria aeroportuaria en otros países.

Al respecto, es necesario tomar en cuenta que conforme al Anexo 6 del Contrato de Concesión² (Anexo que constituye parte integrante del contrato referido y que, como tal, es fuente de derechos y obligaciones para las partes), se señala expresamente que el Servicio de Transporte de pasajeros en Buses será cobrado a las aerolíneas. Adicionalmente, el cálculo de ingresos que el Concesionario realizó de manera previa a la presentación de la Oferta Técnica dentro de la licitación pública para la Concesión del Aeropuerto (que luego se integraría como parte del Contrato de Concesión como Anexo 6), considera a los ingresos derivados del servicio de transporte de pasajeros y tripulantes entre el terminal y las aeronaves, como ingresos del Concesionario.

Por otro lado, consideramos importante resaltar al menos dos aspectos: (i) el servicio de transporte de pasajeros al que alude el actual texto del acápite 2.1.2 no sólo se circunscribe literalmente a los casos excepcionales (y no a los regulares, como ha pretendido sustentar OSITRAN) sino que se limita a la conexión entre aeronaves y el Espigón Internacional, con lo cual resulta evidente que, aún aceptando la inválida tesis de OSITRAN de que el numeral 2.1.2 comprende tanto el servicio regular de transporte, si se tratase del servicio prestado entre la aeronave y el Espigón Nacional el mismo no resultaría incluido en la TUUA; y (ii) que es poco razonable sostener que el Contrato de Concesión pretenda atribuir el pago de dicho servicio a los pasajeros (a través de la TUUA), en tanto es claro que por naturaleza el transporte regular referido constituye una facilidad puesta a disposición de las aerolíneas para permitir el traslado de sus respectivos pasajeros y tripulaciones a las aeronaves; ello más aún considerando que el servicio en cuestión es alternativo al prestado a las propias aerolíneas mediante los puentes de abordaje (mangas), el cual también es un servicio prestado a favor de, y cobrado a, las aerolíneas.

Adicionalmente, debemos indicar que es un estándar de la industria aeronáutica que el servicio de traslado de pasajeros en buses - en tanto servicio alternativo al del brindado a través de los

² Página (folio) 0811.

Puentes de Embarque (PLB o las mangas) - sea cobrado a las aerolíneas. Ello se puede verificar al constatar que dicha tarifa es cobrada en distintos aeropuertos de la región, entre los que podemos mencionar los aeropuertos en: Perú (Aeropuerto Velasco Astete - Cuzco), Argentina (Aeroparque Jorge Newberry y Aeropuerto Internacional de Ezeiza), Bolivia (Aeropuerto de Viru Viru), Brasil (Aeropuerto de Sao Paulo - Guarulhos), Chile (Aeropuerto Arturo Merino Benites), Colombia (Aeropuerto Internacional El Dorado), Costa Rica (Aeropuerto Internacional Juan Santa María), Ecuador (Aeropuerto Internacional de Guayaquil y Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre), EEUU (Miami International Airport), España (Aeropuerto de Madrid - Barajas), México (Aeropuerto de Cancún, Aeropuerto Internacional de México), Paraguay (Aeropuerto Internacional Silvio Pettirrosi), Uruguay (Aeropuerto Internacional de Carrasco) y Venezuela (Aeropuerto Internacional de Maiquetía - Simón Bolívar), entre otros.

En ese sentido, es importante que se reconozca de manera expresa lo que de forma implícita -aunque claramente, en nuestra opinión- ya prevé el Contrato de Concesión: el servicio de transporte al que hace alusión la disposición bajo comentario, el mismo que se encuentra incluido entre los servicios correspondientes a la TUUA, no comprende al servicio regular de traslado de pasajeros y tripulantes entre el terminal y las aeronaves, por lo que debe ser materia de una tarifa independiente que debe ser cargada a las aerolíneas.

En atención a lo antes expuesto, proponemos lo siguiente:

- (a) Proponemos modificar el primer párrafo del numeral 2.1.2 del Anexo 3 y añadir un párrafo adicional, según el siguiente detalle:

"2.1.2. Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal-Avión)

Servicio que se presta en el Aeropuerto a fin de transportar, en casos excepcionales - como por ejemplo el transporte en ambulancia u otro medio distinto del uso de mangas o buses-, a los pasajeros desde/hacia las aeronaves y el ~~pasaje de llegada del Espigón Internacional~~ Terminal.

Queda excluido de este Servicio (y por lo tanto del ámbito de cobertura de la TUUA) el transporte regular que se presta en favor de las aerolíneas para el traslado de las tripulaciones y pasajeros desde/hacia las aeronaves estacionadas en posiciones remotas y el Terminal."

- (b) Proponemos que se incluya un literal adicional (e) al numeral 1.1 del Anexo 5, de acuerdo al texto siguiente:

"1.1 e. Transporte regular de pasajeros y/o tripulantes.

La tarifa a ser aplicada a las aerolíneas por el transporte regular de pasajeros y/o tripulantes entre las aeronaves y el Terminal y viceversa, será de US \$11.86 por movilización, monto al que se deberán agregar los tributos de ley que correspondan. Se entiende por movilización a cada uno de los viajes realizados por los vehículos destinados a la prestación de dicho servicio.

Dicha tarifa será ajustada por OSITRAN cada tres años, de manera tal que dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la fecha de entrada en vigencia de la misma."

- (c) Proponemos que se modifiquen los alcances del servicio de transporte de pasajeros en buses en el numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 5 de la siguiente manera:

- [...]
- Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave de acuerdo a lo establecido en el Anexo 3 numeral 2.1.2.

[...]

4. **Modificaciones referidas al desarrollo de la metodología de Ajuste de Tarifas por Factor de Productividad (RPI – X).** (Contrato: Cláusula 6; Anexo 5: Apéndice 2)

La incorporación de la metodología de Ajuste por Factor de Productividad (RPI –X) está sustentada en la necesidad que OSITRAN ejerza su función reguladora, sujetándose a los principios de libre acceso, promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura, sostenibilidad de la oferta, eficiencia, equidad, no discriminación, transparencia, predictibilidad, uniformidad y costo-beneficio, entre otros.

En aplicación de los principios de predictibilidad y de uniformidad, OSITRAN deberá garantizar la consistencia en la aplicación de las metodologías de fijación y revisión de los sistemas Tarifarios. En general, el regulador debe facilitar la operación del sistema tarifario en la infraestructura de transporte, así como la relación entre las Entidades Prestadoras y los Usuarios, otorgándole la predictibilidad necesaria al ejercicio de la función reguladora y contribuyendo a la transparencia en el proceso de fijación y revisión tarifaria, reduciéndose de esta forma la asimetría de información que generalmente surge en estos procedimientos.

En general, la especificación de algunos de los parámetros que se utilizarán para la determinación del ajuste tarifario aplicable a LAP, permitirá que el proceso sea más transparente, así como que sea predecible tanto para el operador de la concesión como para los usuarios de la misma.

Caja Doble (Dual Till) o Caja Única (Single Till):

El primer criterio que se debe definir para llevar a cabo el cálculo del Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) es la determinación del ámbito de la regulación, esto es de los servicios cuyos ingresos deben entrar en los cálculos de costos y tarifas.

Actualmente, existen dos enfoques para la regulación tarifaria en aeropuertos. El primero de ellos es conocido como el enfoque de caja única (*single-till*) y se basa en la idea de que los gastos, ingresos y activos provienen de una "empresa única indivisible". Su principal ventaja es que garantiza que los usuarios de servicios aeroportuarios esenciales se favorezcan de los beneficios provenientes de actividades comerciales, vía un subsidio cruzado.³No obstante, tal como señalan Betancor y Rendeiro (2003), la aplicación de este método resulta ineficiente pues los precios de los servicios aeronáuticos quedan por debajo de los costos de provisión de los mismos, particularmente cuando los ingresos comerciales cobran importancia como fuente de ingresos para el concesionario. Así, la aplicación de este enfoque dificulta la solución al problema de la congestión en el tráfico de los aeropuertos que operan bajo esta modalidad.

³ Betancor y Rendeiro (2003:83) en "Privatización y regulación de infraestructura de transporte: Una guía para reguladores", Estache, Antonio y Ginés de Rus (Editores). Banco Mundial. Editorial ALFAOMEGA.

El segundo enfoque de regulación tarifaria es conocido como caja doble (*dual-till*) y se caracteriza por separar las actividades aeronáuticas de las comerciales (no aeronáuticas) para la determinación de la Tarifa Tope. Entre los principales incentivos que otorga se tiene⁴:

- Los precios de los servicios comerciales (no regulados) están configurados para ser maximizadores de beneficios.
- Los precios de los servicios aeronáuticos tienden a estar en el tope, cubriendo los costos.
- La inversión en servicios regulados se puede incrementar cuando la tasa de retorno lo permita.
- Permite la inversión en servicios no regulados siempre que sean comercialmente viables.

A partir de lo expuesto, se tiene que el uso de la Caja Doble refleja de manera más adecuada la aplicación de principios económicos en el tratamiento de servicios regulados y comerciales en la industria aeroportuaria. En particular, la teoría económica de la regulación recomienda que los precios de los servicios regulados reflejen los costos de su provisión, de tal modo de dar señales tanto para que administre la congestión como para que, ante competencia posible o potencial en los servicios comerciales, sea ésta la que discipline precios y el concesionario tenga libertad para adaptarse, por la vía de la administración de su política de precios, a las condiciones de demanda.

En el estudio de revisión de las tarifas de los servicios regulados provistos por CORPAC⁵, OSITRAN señala que, en virtud del principio de sostenibilidad⁶, el nivel de tarifas deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio (incluyendo la retribución al capital), de manera que asegure la continuidad de la oferta de los servicios aeronáuticos. Adicionalmente, se menciona que antes de la concesión del AIJCh, CORPAC administraba la red aeroportuaria bajo el esquema de Single Till (caja única). Por lo tanto, según OSITRAN, dicha revisión se constituyó en el primer intento de aplicar el enfoque del Dual Till (caja doble) para la determinación de las tarifas y por lo tanto resulta lógica su aplicación al AIJCh.

La razón fundamental para aplicar el enfoque de Dual Till se sustenta en que los servicios no aeronáuticos son rentables, por lo que la regulación tarifaria no le debería ser aplicable. Así, los precios de los servicios aeronáuticos deberían determinarse tomando en cuenta el retorno sobre los activos que se utilizan para prestar dichos servicios, sin incluir los servicios comerciales. Asimismo, señala que este enfoque incentivará la inversión en los servicios aeronáuticos regulados y permitirá a su vez que los precios de los servicios comerciales no regulados se establezcan a un nivel tal que refleje la maximización de sus beneficios y las condiciones de competencia de su mercado relevante.

Canastas de Servicios:

⁴ Network Economics Consulting Group - NEGC(2000). "Dual Till" at Sydney Airport, Final Report, Mayo, Disponible en:

<http://www.accc.gov.au/content/item.phtml?itemId=333752&nodeId=file3f1e1e48d813d&fn=NEGC-SACL%20dual%20v%20single%20till.pdf> Revisado el 26 de abril de 2006.

⁵ Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados Provistos por CORPAC-Versión 3. Gerencia de Regulación-OSITRAN. Lima, 6 de mayo de 2004. En <http://www.ositran.gob.pe/documentos/EST-Tarifas-CORPAC-060504v3.pdf>.

⁶ La Fijación de las Tarifas de CORPAC se publicó en Mayo de 2004 cuando estaba vigente los Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión Tarifaria (Resolución del Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN), remplazado posteriormente por el Reglamento General de Tarifas (Resolución del Consejo Directivo N° 043-2004-CD/OSITRAN) publicado en setiembre de 2004. En ambos instrumentos regulatorios se establece el principio de sostenibilidad, siguiendo el marco de los principios regulatorios contenidos en el Reglamento General de OSITRAN (D.S. N° 010-2001-PCM).

La regulación por RPI – X se puede aplicar a cada servicio regulado de manera individual, en el extremo de la inflexibilidad, o todos los servicios tomados en conjunto.

Uno de los objetivos de la regulación por incentivos es dar flexibilidad al concesionario para enfrentar una creciente competencia en los servicios que provee. Esto implica, para la regulación, dar flexibilidad al concesionario para manejar las tarifas reguladas actualmente cobradas, en el marco de una política comercial más amplia que le permita ser más eficiente y aumentar la demanda.

De este modo, para la determinación de las tarifas máximas se deberá constituir una sola canasta con todos los servicios regulados, sobre la base de los siguientes criterios:

- a) el tope se aplicará al promedio ponderado de las tarifas de los servicios que conforman la canasta regulatoria de servicios.
- b) los ponderadores serán los ingresos relativos de cada uno de los servicios.

El Factor “S”:

Si bien en la regulación pura de RPI-X se exige compartir las ganancias de productividad, o de eficiencia, que la firma regulada puede estar haciendo, esta aplicación pura puede ser modificada para dar cuenta de ampliaciones no esperadas en los costos de seguridad, generados por cambios en las normativas dispuestos por las autoridades supranacionales o locales referidos a aspectos de seguridad innatos a la actividad aeroportuaria, que necesitan ser financiadas mediante cobros a los usuarios.

En este caso, ya no solo se descuenta un factor X a la velocidad de crecimiento de precios al consumidor, sino se agrega un factor S⁷, de tal modo que las tarifas crezcan en términos reales, con lo cual la fórmula de revisión tarifaria toma la forma, solo en estos casos, de RPI – X + S. En caso de no incorporarse el Factor S, entonces deberá establecerse una nueva tarifa para permitir al Concesionario recuperar los costos involucrados en la provisión de lo requerido para satisfacer dichos requerimientos de seguridad adicionales, incluyendo el retorno del capital.

De esta forma, las exigencias adicionales en términos de seguridad impuestas tanto por autoridades nacionales como supranacionales, son transferidas con un año de retraso a los usuarios de los servicios (pasajeros).

Revisión de Tarifas (de los servicios regulados) mediante el mecanismo “RPI – X”:

Existen varios enfoques para la determinación de Factor X, siendo dos de los principales el de los “building blocks”⁸ y el diferencial de productividad. Sappington⁹ señala que si bien cada enfoque implica una metodología diferente, los principios que persiguen son similares. En efecto, ambos buscan proveer de incentivos a la empresa regulada para que opere eficientemente; y también limitar las ganancias extra-normales persistentes.

⁷ Existe evidencia de otros ajustes para mantener neutralidad de ingresos en los casos de algunos en aeropuertos en Europa a través de la incorporación de factores “d”, diseñados para compensar los ingresos perdidos por la incorporación al Mercado Común Europeo y la desaparición de los ingresos de ventas *duty free*.

⁸ Aplicado en la regulación de los servicios aeroportuarios del Reino Unido.

⁹ Informe de asesoría “Comentarios y Análisis del Factor de Productividad propuesto por Osipitel para el Plan de Regulación por Precios Tope 2004-2007. Aplicación de la Variable M”, solicitado por Osipitel a David E. M. Sappington. Disponible en:

<http://www.osipitel.gob.pe/Index.ASP?T=T&IDBase=0&P=%2FOsipitelDocs%2FGCC%2FSOBRE%5FOSIPTEL%2F%2E%2E%2F%2E%2E%2FTemporal%2520PDF%2FTRADUCCION%2DCOMENTARIOS%2520Y%2520ANALISIS%2DOSIPTEL%2520revised%2520%5F2%5F%2Epdf> Revisado el 26 de abril de 2006.

Por otro lado, la experiencia regulatoria local muestra que el enfoque utilizado en la determinación del Factor X es el de diferencial de productividad¹⁰.

$$X = (T - T^E) + (\Delta W^E - \Delta W)$$

Donde:

- T : Es el promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores del Concesionario.
- T^E : Es el promedio de la variación anual de la productividad de la economía.
- ΔW^E : Es el promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.
- ΔW : Es el promedio de la variación anual del precio de los insumos del Concesionario.

El cálculo del factor X requiere así de la estimación de estos cuatro parámetros. En el caso particular del AIJCh, se debe considerar:

- **Tasa de crecimiento de la productividad del Concesionario**

Esta es la variable que recoge los datos específicos de servicios y costos del Concesionario con relación a la provisión de los servicios materia del cálculo del Factor X a utilizarse para la revisión tarifaria. Los servicios se deben clasificar en grandes agregados que guarden relación con las principales actividades que comprende el proceso productivo del aeropuerto. Así, los servicios que deben ser considerados para la regulación de Tarifas Máximas reguladas del AIJCh bajo el esquema de Caja Doble (Dual till) son:

- a) TUUA
- b) Aterrizaje y Despegue de Aeronaves.
- c) Estacionamiento de Aeronaves
- d) Uso de Puentes de Embarque
- e) Carga aérea

Por su parte, los insumos deben corresponder a los costos y gastos requeridos para la provisión de los servicios regulados. La variedad de insumos se agrupa en tres categorías: capital, trabajo y "materiales".

- El capital debe ser desagregado utilizando el método de la división contable de la cuenta Inmuebles Maquinaria y Equipo. Para la determinación del flujo potencial de servicios del capital, se debe utilizar el método de inventarios perpetuos. Adicionalmente, el gasto nominal asociado al flujo potencial de servicios de capital es el producto del "precio" del capital por el flujo de servicios de capital, donde el "precio" del servicio de capital debe obtenerse de la siguiente ecuación:

$$P_{i,j} = \left[\frac{\mu_{i,j}d_i + \mu_{i,j-1}r_{i,j} - (\mu_{i,j} - \mu_{i,j-1})}{(1-t_e)} \right]$$

Donde:

- j : Corresponde al periodo de información histórica para la cual se realiza el cálculo.

¹⁰ La experiencia regulatoria local muestra que el enfoque utilizado en la determinación del Factor X es el de diferencial de productividad. Así, en la primera y segunda determinación del Factor X en el sector telecomunicaciones se define el factor X como el diferencial de precios de insumos y productividad de la empresa concesionaria respecto a la economía. Esta misma aproximación se utiliza en la determinación del Factor de Productividad para la regulación tarifaria para el Terminal Portuario de Matarani.

- $\mu_{i,j}$: Es el precio de compra del activo i en el periodo j . El precio de los activos se puede aproximar mediante el Índice de Precios al por Mayor, por lo tanto, el precio de compra del activo se reduce a μ_j .
- d_i : Es la tasa de depreciación del activo i . Esta tasa es diferente para cada uno de los componentes de la cuenta contable Inmuebles, Maquinaria y Equipos.
- $r_{i,j}$: Es el costo de oportunidad del capital del activo i en el periodo j . Se asume que este costo es similar para todos los activos, por lo que su expresión se reduce a r_j .
- t_e : Es la tasa efectiva de impuesto.

- La unidad de cálculo de la productividad de la mano de obra empleada por el concesionario debe ser las horas-hombre de trabajadores eventuales, estables y outsourcing directamente relacionados con la operación del aeropuerto. El número de horas hombre debe obtenerse de multiplicar, para cada categoría laboral, el número de empleados a fines de diciembre de cada año, las horas de trabajo al día y el número de días laborables al año. El gasto de personal corresponde al registro de la contabilidad regulatoria.
- La categoría "materiales" representa todos los bienes y servicios adquiridos por el concesionario para proveer los servicios aeroportuarios que serán regulados. Deben considerarse las siguientes cuatro categorías: Mantenimiento, Servicios de Terceros, Retribuciones y Otros Costos. El volumen físico de estas categorías se obtiene de dividir su gasto entre el Índice de Precios al por Mayor.

La variación agregada de cada una de estas categorías se debe de obtener al aplicar el Índice de cantidades de Tornqvist tal como se realizó en la primera fijación tarifaria del Terminal Portuario de Matarani.

Los principales enfoques para la medición de la eficiencia y la productividad son el análisis de números índices basados en precios y el análisis de fronteras eficientes, en particular, bajo la forma del análisis envolvente de datos (DEA).

- Por un lado, los Números Índices constituyen el enfoque tradicional para medir la productividad total de factores. Esta metodología no requiere de una gran cantidad de información, y en el extremo, le basta con datos de precios y cantidades de insumos y productos para dos o más periodos. Adicionalmente, es un método reproducible y transparente que captura la eficiencia asignativa.
- Por otro lado, el Análisis de la Envolvente de Datos (DEA) constituye un método de programación lineal que permite construir una frontera de producción no paramétrica, y que requiere una importante cantidad de datos, y de buena calidad a lo largo del horizonte de análisis, sobre insumos y productos para una muestra de empresas a lo largo de un periodo determinado de tiempo. No obstante, esta metodología requiere de muestras grandes para obtener estimaciones robustas, las que pueden no estar disponibles en los comienzos de la tarea regulatoria¹¹.
- Tasa de crecimiento de la productividad de la economía

¹¹ Coelli, et al. (2003:19). Una introducción a las medidas de eficiencia: Para reguladores de servicios públicos y de transporte. Banco Mundial. Editorial ALFAOMEGA.

El uso de la productividad anual de la economía para el periodo de análisis calculada sobre la base del método de la "contabilidad de crecimiento" considerando la aproximación del PBI potencial.

- **Tasa de crecimiento del precio de los insumos del Concesionario**

La estimación de la variación del precio de los insumos de la empresa se obtiene de la siguiente ecuación:

$$\frac{G_j}{G_{j-1}} = \frac{\bar{P}_j \times \bar{Q}_j}{\bar{P}_{j-1} \times \bar{Q}_{j-1}}$$

Donde:

G_j : Es el gasto total en insumos del período j . Similarmente para el período $j-1$.

\bar{P}_j : Es el precio del índice agregado de insumos del período j . Similarmente para el período $j-1$.

\bar{Q}_j : Es el volumen agregado de insumos correspondiente al período j . Similarmente para el período $j-1$.

Aplicando logaritmo a la ecuación anterior se obtiene la siguiente expresión:

$$\underbrace{\ln G_j - \ln G_{j-1}}_{\text{Variación del gasto}} = \underbrace{(\ln \bar{Q}_j - \ln \bar{Q}_{j-1})}_{\text{Índice agregado de insumos}} + \underbrace{(\ln \bar{P}_j - \ln \bar{P}_{j-1})}_{\text{Variación del precio de insumos}}$$

Despejando la variación de precios de los insumos se obtiene:

$$\underbrace{(\ln \bar{P}_j - \ln \bar{P}_{j-1})}_{\text{Variación del precio de insumos}} = \underbrace{(\ln G_j - \ln G_{j-1})}_{\text{Variación del gasto}} - \underbrace{(\ln \bar{Q}_j - \ln \bar{Q}_{j-1})}_{\text{Índice agregado de insumos}}$$

De esta última ecuación se concluye que la variación del precio de los insumos de la empresa (término del lado izquierdo de la ecuación) es igual a la variación del gasto agregado menos la variación del índice agregado de la cantidad de insumos.

- **Tasa de crecimiento del precio de los insumos de la economía.**

La tasa de crecimiento de los precios de los insumos de la economía peruana debe estimarse utilizando la identidad propuesta en el estudio tarifario de Matarani¹².

Esta identidad señala que dicha tasa es igual a la suma algebraica de las tasas de crecimiento de los precios de los bienes finales de la economía y de la productividad de la economía¹³.

$$\Delta W^E = \Delta P^E + \Delta PTF^E$$

¹² Barrantes, Tamayo y de la Cruz (2004). La Regulación por Price Cap: Problemas prácticos en la estimación del Factor de Productividad para un puerto concesionado". Novena Reunión Anual de LACEA. Noviembre de 2004.

¹³ Es decir, si la economía siempre está en equilibrio y existe competencia, el precio de los bienes finales seguirá la evolución del precio de los insumos y el traslado de las ganancias de eficiencia (mayor productividad). En el extremo, cuando las ganancias de productividad son cercanas a cero, los precios finales cambiarán en la misma proporción que el cambio en el precio de los insumos.

La productividad de la economía corresponde al valor señalado anteriormente. Para el cálculo de los Factores X deberá utilizarse la variación del precio de los bienes finales de la economía calculada sobre la base del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) utilizando la data histórica acumulada desde el inicio de la concesión hasta la fecha de cierre para cada revisión tarifaria.

Productividad Total de Factores del Concesionario: Selección del Número Índice

El cálculo de la tasa de cambio de la productividad del AIJCh debe utilizar el Índice de productividad de Tornqvist para una empresa multiproducto, con n servicios y m insumos, y que se define de la siguiente manera:

$$IPT = \sum_{i=1}^n \frac{1}{2} (r_i^j + r_i^{j-1}) [\ln y_i^j - \ln y_i^{j-1}] - \sum_{i=1}^m \frac{1}{2} (w_i^j + w_i^{j-1}) [\ln x_i^j - \ln x_i^{j-1}]$$

Variación del Índice Agregado de Servicios Variación del Índice Agregado de Insumos

Donde:

- r_i^j : Es la participación del ingreso del servicio i en el ingreso total correspondiente al año j . Similarmente para el año $j-1$.
- w_i^j : Es la participación del costo del insumo i en el costo total correspondiente al año j . Similarmente para el año $j-1$.
- $\ln y_i^j$: Es el logaritmo natural del volumen físico del servicio i correspondiente al año j . Similarmente para el año $j-1$.
- $\ln x_i^j$: Es el logaritmo natural del volumen físico del insumo i correspondiente al año j . Similarmente para el año $j-1$.
- n : Es el número de servicios regulados brindados por el Concesionario.
- m : Es el número de insumos utilizados para la prestación de los servicios regulados.

La elección del Índice de productividad de Tornqvist¹⁴ se debe a sus ventajas como son su fundamento sólido en la teoría económica de la producción y su sencillez para la realización de las estimaciones, tal como se describe a continuación:

- La relación entre la productividad total de los factores, medida bajo ciertos supuestos a través del índice de Tornqvist, y los desplazamientos de la función de producción que se atribuyen al cambio tecnológico, está sustentada en la teoría económica de la producción.
- El Índice de Tornqvist es una medida exacta de la productividad si la función de producción es translogarítmica¹⁵ y además es una buena aproximación de segundo orden para el resto de funciones de producción.
- La sencillez del cálculo del índice de Tornqvist permite privilegiarlo frente al índice de Fisher¹⁶ que es también un índice exacto para una función cuadrática y un índice superlativo.

¹⁴ Existen otros índices alternativos como el índice Ideal de Fisher, el índice de Laspeyres, el índice de Paasche y el índice de Malmqvist/Diewert E. y Nakamura (1998) discuten de manera amplia las propiedades de estos indicadores. En: Diewert, Erwin and Alice Nakamura (1998), A Survey of Empirical Methods of Productivity Measurement, SSHRC Research Grant. En <http://lily.spc.uchicago.edu/~klmienni/london/Papers/diewnak.PDF> Revisado el 26 de abril de 2006.

¹⁵ Esta función no impone restricciones a priori sobre las posibilidades de sustitución entre los insumos y los servicios.

²² Coelli, Rao y Battese (1998) señalan que la elección entre ambos índices superlativos no es tan relevante y que en la práctica los resultados obtenidos por ambos son similares. En: COELLI, Tim, D.S. RAO y G. BATTESE (1998), An Introduction to Efficiency and Productivity Analysis, Kluwer Academic Publishers, Boston.

- Orea (2001) señala que la popularidad del Índice de Tornqvist se debe a su bondad en la forma de agregación de los outputs e inputs, y a su forma logarítmica que refleja tasas de crecimiento.

En las revisiones tarifarias posteriores a la primera, las variables de cambio en el precio de los insumos y productividad total de factores deberán ser estimadas para la industria aeroportuaria en su conjunto no para el Concesionario, siempre que ésta sea consistente.

Cálculo del Costo de Capital:

El costo de oportunidad del capital total se mide generalmente a través del CPPC (Costo Promedio Ponderado del Capital) y representa el mínimo retorno económico que una empresa debería obtener a fin de compensar el riesgo de negocio asumido por los inversionistas.

En un contexto en el cual las inversiones se financian con deuda o con capital propio de la empresa, el CPPC es el promedio ponderado de los costos de oportunidad de la deuda y del capital propio. Los ponderadores son la contribución de cada fuente de financiamiento en la estructura de capital de la compañía.

El modelo más utilizado para estimar el costo de oportunidad del capital propio es el Modelo de Valuación de Activos de Capital (o CAPM por sus siglas en inglés). Según este modelo, el costo de oportunidad del capital propio es igual al retorno de un activo libre de riesgo más una prima por el riesgo del negocio. Para el cálculo de este último componente, el CAPM introduce el concepto de β como medida de la sensibilidad de la rentabilidad del negocio frente a la rentabilidad del portafolio de mercado. En otras palabras, " β " representa el riesgo específico (no diversificable) de la compañía.

Para el cálculo del Costo de Capital se empleará el Costo Promedio Ponderado del Capital (CPPC), estimado sobre la base del Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM) utilizando las siguientes fórmulas:

$$CPPC = K_d \cdot D + K_e \cdot E$$

Donde:

- K_d : costo de la deuda
- D : % de deuda en la estructura financiera
- K_e : retorno esperado por los accionistas sobre el capital propio
- E : % del patrimonio en la estructura financiera

Las variables K_d (costo de la deuda) y K_e (retorno esperado de los accionistas sobre el capital propio o costo de oportunidad de los accionistas) son obtenidas aplicando las siguientes fórmulas de manera consistente con la resolución tarifaria N° 053-2005-CD-OSITRAN, publicada el 5 de setiembre de 2005¹⁷ y el Informe N° 019-05-GRE-OSITRAN, publicado el 12 de mayo de 2005¹⁸:

El costo de oportunidad del capital:

$$K_e = [r_f + \beta_{ap} (r_m - r_f) + r_{pais} + rr + ip]$$

Donde:

- r_f : tasa libre de riesgo, calculada sobre la tasa promedio de retorno anual, de los bonos del tesoro de los EEUU a 30 años desde el año 1999 a la fecha, de tal forma de evitar sesgos por cotizaciones coyunturales.
- β_{ap} : Beta apalancado. Medida del riesgo de la inversión. El Beta apalancado debe obtenerse a partir del beta promedio de aeropuertos que coticen en bolsa (excluyendo los valores extremos –el mas alto y el mas bajo–), los cuales deben de des-apalancarse de su estructura deuda/capital y

¹⁷ Resolución de Consejo Directivo N° 053-2005-CD-OSITRAN. Disponible en: <http://www.ositran.gob.pe/documentos/R053-2005-CD.pdf>

¹⁸ Informe N° 019-05-GRE-OSITRAN. Disponible en <http://www.ositran.gob.pe/documentos/Inf-019-05-GRE-OSITRAN.pdf>.

apalancarse de acuerdo con la estructura pro forma de LAP (60:40). La fórmula a utilizar es la siguiente:

$$\beta_{ap} = \beta_{na} [1 + (1 - T) * D / E]$$

β_{na} : Beta no apalancado

T : tasa de impuesto total que (incluye la participación de los trabajadores)

D : % de la deuda en la estructura financiera (60%)

E : % del patrimonio en la estructura financiera (40%)

$r_m - r_f$: Equivale al diferencial del promedio aritmético del rendimiento de mercado (índice S&P 500) y el de la tasa libre de riesgo (bonos del tesoro de EEUU a 30 años).

r_{pais} : riesgo país sobre la base del índice EMBI+ calculado por JPMorgan

rr : Prima por riesgo regulatorio (entre 2% y 6%): Debido a que la empresa concesionaria(LAP) se encuentra dentro de un marco regulatorio y que el ente regulador puede actuar con alguna discrecionalidad sobre la determinación de las tarifas, es necesaria la inclusión de una prima por riesgo regulatorio.

ip : Prima de iliquidez (entre 2% y 5%): Debido a que la empresa concesionaria (LAP) no cotiza en bolsa y que no tiene un mecanismo de salida inmediato, es necesario considerar una prima por iliquidez.

El costo de la deuda:

$$K_d = R_d(1-T)$$

Donde:

R_d : deuda

T : tasa de impuesto total (incluye la participación de los trabajadores)

Es de suma importancia desarrollar los conceptos fundamentales (prima por riesgo regulatorio, prima de iliquidez y el beta) que están inmersos en el cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital (CPPC) y que necesariamente tienen que ser tomados en cuenta al momento de hacerse el referido cálculo. Por ello, a continuación los desarrollamos en función de lo establecido en la literatura relativa a los mismos.

Prima por riesgo regulatorio (rr):

El riesgo regulatorio se deriva del régimen de regulación y supervisión al que está expuesta una empresa concesionaria que está sujeta a la función reguladora y supervisora de un ente regulador.

Los controles que la regulación establece generan el "riesgo regulatorio". Entre los principales riesgos a los que se enfrenta toda empresa concesionaria, tal como lo señala J. Luis Guasch del Banco Mundial y de la Universidad de California están los relacionados a cambios en el marco general regulatorio, cambios arbitrarios o unilaterales a los términos acordados, interpretación adversa de cláusulas ambiguas, cambios no esperados en tarifas, carencia de claridad en como se resuelven los conflictos entre el concesionario y el regulador.

Debido al alto contenido social y político de las empresas reguladas, las tarifas pueden ser usadas políticamente en detrimento de la empresa concesionaria¹⁹.

Igualmente un riesgo importante es la alta discrecionalidad de la entidad reguladora para tomar decisiones que afecten la estabilidad económica del concesionario.

La empresa concesionaria (LAP) se encuentra dentro de un marco regulatorio, por lo que es necesario incluir una prima de riesgo por este concepto.

En un estudio del Banco Mundial elaborado por J. Luis Guasch²⁰, sustentan la inclusión de una prima por riesgo regulatorio y señalan que ésta debe estar en el rango de 2 a 6 puntos porcentuales del costo de capital.

Prima de iliquidez (ip):

El efecto de liquidez se refiere a que los inversionistas prefieren empresas o acciones más líquidas debido a que pueden realizar en cualquier momento sus ganancias de capital y por lo tanto las empresas menos líquidas deben estar sujetas a un mayor costo de capital vía una prima de iliquidez.

El grado de liquidez de un activo financiero depende de las posibilidades de su venta, a decisión del inversor y sin esperar a vencimiento²¹. Tal como lo manifiesta el profesor Ignacio Contreras de la Universidad de Sevilla, existe una relación entre rentabilidad y liquidez, a una acción menos líquida se le exigirá mayor rentabilidad²².

De acuerdo con las estimaciones de Value Sim, grupo consultor europeo reconocido por especializarse en medición de riesgos la prima por iliquidez debe encontrarse normalmente en 2% para pequeñas que cotizan en bolsa pero que no son muy grandes, y en el rango de 4% a 5% para empresas que no cotizan sus acciones en bolsa²³.

Debido a que muchas de las empresas concesionarias no cotizan en bolsa y no tienen mecanismos de salida inmediatos debido a restricciones contractuales con relación a transferencias de acciones de las mismas (engorrosos procedimientos administrativos requeridos para obtener aprobaciones previas del Estado (como Concedente) para la incorporación de nuevos socios, sustituir al operador principal, sustituir a cualquier

¹⁹ LA REGULACIÓN ECONÓMICA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS – Rol y diseño de las agencias reguladoras: La experiencia Internacional, J. Luis Guasch – Banco Mundial y Universidad de California, San Diego – Presentación en Brasilia, Septiembre 2004.

²⁰ GRANTING AND RENEGOTIATING INFRASTRUCTURE CONCESSIONS Doing It Right by L. Luis Guasch – World Bank Institute. "The sector and regulatory risk premium is a measure of the risk of government noncompliance with agreed-upon regulatory terms or of unilateral changes by government on the regulatory framework. It is generally measured by an index capturing the historical volatility of regulatory changes and noncompliance, and by the degree of independence of the regulatory agency. Often it is also measured by surveying existing and potential operators. It can fall in the range of 2-6 percentage points of the cost of capital"

²¹ CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA INVERSIÓN FINANCIERA – Ignacio Contreras, profesor de la Universidad de Sevilla (España)

²² RELACIÓN ENTRE RENTABILIDAD Y LIQUIDEZ: Efectivamente existe una relación entre rentabilidad y liquidez, que podemos anticipar que, sin la consideración de otros factores, es inversa. Aunque el razonamiento es más claro en el sentido contrario; a mayor iliquidez, mayor rentabilidad exigida. Razonémoslo con un ejemplo. Sabiendo que la liquidez de telefónica (fácilmente se vende en cualquier momento al precio de equilibrio) es mucho mayor que la de Iberpapel (no existe tal facilidad), parece claro deducirse que sólo invertiremos en Iberpapel cuando su rentabilidad esperada sea claramente mayor que la de telefónica. A esta diferencia en la rentabilidad estimada se la llama prima por iliquidez. Cuando no existe tal prima por iliquidez, ocurre lo que viene sucediendo con los valores de pequeña capitalización en los mercados europeos en los dos últimos años; sólo tienen atractivo los Blue Chips (valores de alta capitalización y elevada liquidez).

²³ <http://www.valuesim.no/downloads/WACC.pdf>.

inversionista estratégico, etc., así como restricciones en cuanto al tipo de potenciales socios de la empresa concesionaria, etc.), es necesario considerar una prima por iliquidez.

En conclusión, queda totalmente demostrado que los accionistas no tienen una salida rápida de sus acciones, ni pueden realizar sus ganancias de capital en forma inmediata tal como se realizan las transacciones de acciones que cotizan en las bolsas de valores, como consecuencia de ello se establece que se trata de una acción poco líquida y, consecuentemente, dicha iliquidez debe reflejarse en un mayor costo de capital a través de una prima por iliquidez.

El Beta :

El Beta debe ser calculado sobre la base de los Betas apalancados de otros proveedores de servicios públicos similares (aeropuertos en el caso de LAP), los cuales hay que desapalancar basados en la estructura de deuda /capital de dichos proveedores, para luego apalancar el resultado con la estructura de la Entidad Prestadora (LAP).

Igualmente, existe un alto riesgo regulatorio generado por la discrecionalidad del Regulador respecto del mecanismo de elección de los Betas de distintos proveedores de servicios públicos similares (aeropuertos en el caso de LAP), pudiendo en la mayoría de casos pertenecer a industrias y economías más desarrolladas y maduras que las del Perú.

Adicionalmente, consideramos también necesario que se especifique que el cálculo del Beta se hará sobre el promedio de una muestra de Betas, así como que se excluirán los valores extremos (mayor y menor) de dicha muestra en el cálculo del referido promedio.

Ajuste Anual mediante el mecanismo RPI – X

Una vez estimado el factor X que estará vigente para el siguiente quinquenio, la aplicación del mecanismo RPI – X se realizará cada año y tendrá vigencia entre el 1 de Enero y el 31 de Diciembre del año para el cual se realiza el cálculo del ajuste. Para tal efecto, el ajuste se realizará tomando en consideración la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) sobre los últimos doce (12) meses, calculado a partir del Consumer Price Index - All Urban Consumers, no ajustado por estacionalidad, publicado por el Bureau of Labor Statistics de los Estados Unidos de Norteamérica, cuyo último registro corresponda al 30 de junio del año anterior a aquél en el que estará vigente el ajuste tarifario. De esta manera, corresponde aplicar en cada ajuste anual la fórmula siguiente:

RPI – Factor X

De esta forma, para el ajuste anual de tarifas del periodo Enero t – Diciembre t, se utilizará la variación del RPI en el periodo entre Julio t-2 y Junio t-1, siendo t el año de aplicación del ajuste.

La regulación tarifaria sobre cualquiera de los servicios regulados sujetos a revisión tarifaria mediante el mecanismo RPI-X, será dejada sin efecto por OSITRAN de comprobarse que existe competencia en dicho servicio. En cada oportunidad en que corresponda que OSITRAN revise las Tarifas Máximas, OSITRAN deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. Sin perjuicio de ello, el Concesionario podrá solicitar la desregulación de las Tarifas Máximas de un servicio particular en el momento que considere que existe competencia efectiva respecto de alguno de los servicios comprendidos por Tarifas Máximas.

El Factor X no podrá ser modificado dentro de cada periodo quinquenal.

Las propuestas de revisión tarifarias serán realizadas únicamente por el Concesionario y OSITRAN, y contarán con la participación de los usuarios, conforme lo establecen las normas que regulan dicha participación.

Factor de Control

La aplicación de la regulación por precio tope comprende un procedimiento en dos fases. El primer paso para la aplicación del mecanismo "RPI - X", consiste calcular el llamado Factor de Control, es decir, determinar cuál es la máxima variación promedio ponderada que se regulará para los servicios de la canasta regulatoria de servicios.

Una vez calculado el Factor de Control, lo que procede es averiguar si el Índice Promedio Ponderado de las tarifas propuestas por el concesionario cumple con dicho factor para la canasta de servicios única. Para hacer esta evaluación, se necesita conocer las ponderaciones, es decir, el ratio de los ingresos de un servicio regulado determinado de la canasta respecto del total de ingresos de los servicios regulados dentro de la canasta única²⁴.

De esta manera, para aplicar el "RPI - X" a la canasta regulatoria de servicios se tomarán en cuenta las siguientes reglas:

$$FC^t = FC^{t-1} [1 + RPI - X]$$

- FC^t : Factor de Control para el periodo de aplicación.
- FC^{t-1} : Factor de Control para el periodo vigente.
- RPI : Tasa de inflación de los Estados Unidos de Norteamérica, cuantificada en base a la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) sobre los últimos doce (12) meses, calculado a partir del Consumer Price Index - All Urban Consumers, no ajustado por estacionalidad, publicado por el Bureau of Labor Statistics de los Estados Unidos de Norteamérica, cuyo último registro corresponda al 30 de junio del año anterior a aquél en el que estará vigente el ajuste tarifario.
- X : Factor de productividad.
- t : Periodo de aplicación del Factor de Control.
- t-1 : Periodo en el que se calcula el Factor de Control.

No podrán incluirse dentro de la canasta regulatoria de servicios única aquellos servicios que enfrenten competencia ni tampoco los servicios esenciales regulados por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA)..

Ponderadores de la canasta regulatoria de servicios

Una vez que se determina la canasta regulatoria de servicios única, es necesario verificar el cumplimiento del tope tarifario considerando el promedio ponderado de las tarifas dentro de la misma. De ahí la importancia de definir los ponderadores, o los pesos que cada tarifa tendrá sobre el resultado final. Las alternativas son variables asociadas a la cantidad, si los servicios se miden de manera homogénea, o variables asociadas a los ingresos, principalmente cuando los servicios se miden de manera heterogénea.

En el caso de LAP, los ponderadores de la canasta regulatoria de servicios deben corresponder a las participaciones relativas de los ingresos de cada servicio regulado sobre el total de los ingresos de la canasta regulatoria de servicios única. En la práctica, los

²⁴ Barrantes, Tamayo y de la Cruz (2004:142). Modelo de Regulación Tarifaria para el Sector Portuario: Estimación del Factor de Productividad para el Terminal Portuario de Matarani. Informe Final. En: <http://www.ositran.gob.pe/documentos/m-r-t-MATARANI.pdf> Revisado el 05 de setiembre de 2006.

ponderadores serán los ingresos relativos de cada uno de los servicios regulados materia de la aplicación del factor de productividad sobre el total de los ingresos de dichos servicios. Las ponderaciones se actualizarán cada año sobre la base de las participaciones relativas de los ingresos del año inmediatamente anterior.

Cálculo del factor de control aplicable (Índice Promedio Ponderado de las Tarifas)

Corresponde a la máxima variación promedio ponderado de las tarifas de la canasta regulatoria de servicios. Se calculará de la siguiente manera:

$$IPSR_t = IPSR_{t-1} \sum_{i=1}^n r^i \times \frac{P_t^i}{P_{t-1}^i}$$

- t = periodo de aplicación del índice de precios de servicios regulados.
 t-1 = periodo en el que se hace el cálculo del índice de precios para el periodo t.
 $IPSR_t$ = índice de precios de servicios regulados en el periodo t.
 $IPSR_{t-1}$ = índice de precios de servicios regulados en el periodo pasado (t-1).
 r^i = ponderador del servicio i, definido como los ingresos del servicio regulado respecto de los ingresos totales de los servicios regulados en la canasta regulatoria de servicios única.
 n = número de servicios que conforman la canasta regulatoria de servicios del Concesionario
 P_t^i = tarifa del servicio i para el periodo t.
 P_{t-1}^i = tarifa del servicio i para el periodo t-1.

Para determinar si el Índice Promedio Ponderado de las tarifas propuestas por el concesionario cumple con el factor de control para la canasta regulatoria de servicios, se requiere conocer las ponderaciones, es decir, el ratio de los ingresos de un servicio regulado determinado respecto del total de ingresos regulados, dentro de la canasta.

$$r^i = \frac{P_{t-1}^i Q_{t-1}^i}{\sum_{i=1}^n P_{t-1}^i Q_{t-1}^i}$$

- Q_{t-1}^i = cantidad de unidades del servicio i para el periodo t-1.

El Valor del Activo Base:

La determinación de la base de capital sobre la cual calcular los incrementos de productividad es fundamental en este tipo de industrias intensivas en capital. El valor de los activos es importante en la determinación del factor X por dos aspectos. Primero, porque constituye el punto inicial a partir del cual se calculan los incrementos de capital en los servicios durante la operación del Concesionario. Segundo, porque es la base para el cálculo de la depreciación de los diferentes activos durante el periodo de operación.

En el Perú, ningún instrumento legal ha determinado cuál debe ser la fuente de información sobre el valor inicial de los activos para efectos de los cálculos de tarifas. No obstante, en la práctica regulatoria, se ha optado por alguna de las siguientes opciones:

- Valor de tasación de los activos: en la fijación de tarifas de Matarani, OSITRAN señaló que si bien el valor de la tasación de los activos presenta algunas limitaciones para

revelar las capacidades del conjunto de activos para generar flujos reales de ingresos, esta valoración constituye una alternativa más consistente que el valor contable. En general, debe tenerse en consideración que pueden existir discrepancias metodológicas en función de los criterios empleados por cada tasador y las condiciones de mercado que rodean a las mismas.

- Valor contable de los activos: en el caso del sector telecomunicaciones, tanto en la primera como en la segunda determinación del Factor de Productividad, se consideran los valores contables de los activos registrados en los Estados Financieros auditados de 1996 y 1999 respectivamente.

Adicionalmente, existen otras alternativas para determinar el valor inicial de los activos, entre las cuales destacan:

- El valor contable de los activos tomado en consideración que el desaporte del capital social de CORPAC: refleja probablemente las limitaciones de una aproximación contable en activos cuya vida útil es de larga duración. Usualmente existen diferencias significativas entre las reglas impositivas y de depreciación y la vida útil de los activos, siendo obviamente ésta última de mayor duración en actividades de infraestructura.

En principio, se debe considerar como valor inicial de los activos a la tasación independiente asociada a la desaportación de los activos. En el caso de que no exista dicha tasación, la alternativa razonable del valor inicial es el valor de la desaportación de los activos e inmuebles registrado en los Estados Financieros Auditados de CORPAC del año 2001 y a partir de dicha fecha se tomará en consideración el valor contable de los activos intangibles registrados y reconocidos a la fecha de análisis. En el análisis de productividad para las siguientes revisiones tarifarias, el valor inicial de los activos debe corresponder al valor inicial de la primera revisión tarifaria. En general, para las siguientes revisiones se tomarán los periodos se utilizará como valor inicial de los activos al valor inicial de la primera revisión tarifaria, de modo que se obtenga un mejor predictor de lo que se espera observar en el futuro.

En atención a lo antes expuesto, proponemos lo siguiente:

- (a) Proponemos que se incorporen un tercer, cuarto y quinto párrafos en el numeral 6.1 de la siguiente manera:

"[...] En el caso de las Tarifas Máximas correspondientes a la TUUA, Aterrizaje y Despeque de aeronaves, Estacionamiento de aeronaves, Uso de puentes de embarque y Carga aérea a partir del noveno año se aplicará el mecanismo denominado "RPI-X" (inflación menos Factor de Productividad), cuya metodología y reglas de aplicación se establecen en la presente Cláusula y en el Apéndice 2 del Anexo 5.

Para las Tarifas Máximas de dichos servicios (TUUA, Aterrizaje y Despeque de aeronaves, Estacionamiento de aeronaves, Uso de puentes de embarque y Carga aérea), a partir del octavo año de Vigencia de la Concesión (2008) y, en adelante, cada cinco (5) años (es decir, en los años 2008, 2013, 2018, etc.) se harán revisiones tarifarias (cálculo del Factor de Productividad -Factor X-), de modo tal de definir los Factores de Productividad aplicables para los periodos quinquenales inmediatamente posteriores (2009-2013, 2014-2018, 2019-2023, etc., respectivamente). Dichas revisiones tarifarias quinquenales se harán utilizando el mecanismo RPI-X, y su aplicación se hará mediante ajustes anuales a las referidas tarifas, conforme a lo establecido en la presente Cláusula y en el Apéndice 2 del Anexo 5.

Para ello, cada cinco (5) años, a partir del octavo año de Vigencia de la Concesión (2008), OSITRAN iniciará un procedimiento de revisión de las referidas Tarifas

Máximas vigentes (TUUA, Aterrizaje y Despeque de aeronaves, Estacionamiento de aeronaves, Uso de puentes de embarque y Carga aérea), el que deberá culminar, aplicando los principios de eficiencia económica y sostenibilidad de los referidos servicios, con la aprobación de parte de OSITRAN del Factor de Productividad que estará vigente para el periodo quinquenal inmediatamente posterior."

(b) Proponemos insertar como parte final del Apéndice 2 del Anexo 5 el texto siguiente:

"[...] Revisiones de las Tarifas Máximas de los servicios regulados mediante el mecanismo "RPI - X" (TUUA, Aterrizaje y Despeque de aeronaves, Estacionamiento de aeronaves, Uso de puentes de embarque y Carga aérea):

Se regularán por lo establecido en las disposiciones del presente Contrato. Las propuestas de revisión de tarifas serán realizadas únicamente por el Concesionario y el OSITRAN.

Las revisiones de las Tarifas Máximas serán quinquenales con ajustes tarifarios anuales.

El enfoque que deberá utilizarse para la regulación tarifaria es el de caja doble (o dual-till), y los servicios regulados que serán considerados para la revisión de sus Tarifas Máximas son los siguientes:

- a) TUUA
- b) Aterrizaje y Despeque de Aeronaves
- c) Estacionamiento de Aeronaves
- d) Uso de Puentes de Embarque
- e) Carga aérea

Para la aplicación de la regla RPI - X, se constituirá una sola canasta regulatoria de servicios, que incluirá todos los servicios regulados anteriormente listados, sobre la base de los siguientes criterios:

- a) El tope se aplicará al promedio ponderado de las tarifas de los servicios que conforman la canasta regulatoria de servicios.
- b) Los ponderadores serán los ingresos relativos de cada uno de los servicios sobre el total de los servicios materia de aplicación del factor de productividad.

No podrá incluirse dentro de la canasta regulatoria de servicios única a aquellos servicios que enfrenten competencia ni tampoco a los servicios esenciales regulados por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).

En aquellos casos en los que existan requerimientos de seguridad adicionales, generados por cambios en las normativas dispuestos por las autoridades supranacionales o locales referidos a aspectos de seguridad innatos a la actividad aeroportuaria, a los vigentes al momento de la firma del Contrato de Concesión, se deberá establecer un factor de traspaso total de los costos (factor de corrección Factor S) a las tarifas pagadas por el usuario, el cual deberá ser adicionado a la fórmula de aplicación del mecanismo RPI - X, tomando, solo en este caso, la forma de $RPI - X + S$. En caso de no incorporarse el Factor S, entonces deberá establecerse una nueva tarifa para permitir al Concesionario recuperar los costos involucrados en la

provisión de lo requerido para satisfacer dichos requerimientos de seguridad adicionales, incluyendo el retorno del capital.

El RPI está definido como la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica, cuantificada en base a la variación del Índice de Precios al Consumidor de para los últimos doce (12) meses, calculado a partir del Consumer Price Index - All Urban Consumers, no ajustado por estacionalidad, publicado por el Bureau of Labor Statistics de los Estados Unidos de Norteamérica, cuyo último registro corresponda al 30 de junio del año anterior a aquél en el que estará vigente el ajuste tarifario.

El factor X está definido como:

El Factor que recoge los cambios en la productividad, el mismo que se calcula aplicando la siguiente ecuación:

$$X = (T - T^E) + (\Delta W^E - \Delta W)$$

Donde:

T : Es el promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores del Concesionario.

T^E : Es el promedio de la variación anual de la productividad de la economía.

ΔW^E : Es el promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.

ΔW : Es el promedio de la variación anual del precio de los insumos del Concesionario.

Para el caso particular del AIJCh, se debe considerar en el cálculo de los cuatro parámetros del Factor X lo siguiente:

Para T : Calculado utilizando el índice de Tornqvist.

Para T^E : El uso de la productividad anual de la economía para el periodo de análisis calculada sobre la base del método de la "contabilidad de crecimiento" considerando la aproximación del PBI potencial.

Para ΔW^E: Debe estar en función de la identidad que señala que la tasa de crecimiento de los precios de los insumos de la economía peruana es igual a la suma de las tasas de crecimiento de los precios de los bienes finales de la economía y de la productividad de la economía.

Para ΔW: La variación implícita de los precios de los insumos resultante de restar de la variación del gasto total del Concesionario, la variación agregada de la cantidad de insumos.

$$\Delta W^E = \Delta P^E + \Delta PTF^E$$

La cual puede re-expresarse como:

$$\Delta P^E = \Delta W^E - \Delta PTF^E$$

La estimación de X se realizará sobre la base de la información brindada por el Concesionario.

Para el cálculo de los Factores X deberá utilizarse la variación del precio de los bienes finales de la economía calculada sobre la base del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e

Informática (INEI) utilizando la data histórica acumulada desde el inicio de la concesión hasta la fecha de cierre para cada revisión tarifaria.

1. Productividad Total de Factores del Concesionario

El cálculo de la tasa de cambio de la productividad del Concesionario debe utilizar el Índice de Productividad de Tornqvist para una empresa multiproducto, con n servicios y m insumos, y que se define de la siguiente manera:

$$IPT = \sum_{i=1}^n \frac{1}{2} (r_i^j + r_i^{j-1}) [\ln y_i^j - \ln y_i^{j-1}] - \sum_{i=1}^m \frac{1}{2} (w_i^j + w_i^{j-1}) [\ln x_i^j - \ln x_i^{j-1}]$$

Variación del Índice Agregado de Servicios
Variación del Índice Agregado de Insumos

Donde:

i : Corresponde al periodo de información histórica para la cual se realiza el cálculo.

r_i^j : Es la participación del ingreso del servicio i en el ingreso total de la canasta regulatoria de servicios correspondiente al periodo j. Similarmente para el periodo j-1.

w_i^j : Es la participación del costo del insumo i en el costo total de la canasta regulatoria de servicios correspondiente al periodo j. Similarmente para el periodo j-1.

ln y_i^j : Es el logaritmo natural del volumen físico del servicio i correspondiente al periodo j. Similarmente para el periodo j-1.

ln x_i^j : Es el logaritmo natural del volumen físico del insumo i correspondiente al periodo j. Similarmente para el periodo j-1.

n : Es el número de servicios regulados brindados por el Concesionario.

m : Es el número de insumos utilizados para la prestación de los servicios regulados.

En la primera revisión tarifaria, en forma excepcional derivada de las condiciones de la industria aeroportuaria, se debe considerar como ΔW a la variación del precio de los insumos de LAP y como T a la variación de la Productividad Total de Factores de LAP. En las siguientes revisiones tarifarias, las variables serán estimadas para la industria aeroportuaria en su conjunto, siempre que ésta sea consistente. En caso de no ser consistente la información de la industria aeroportuaria en su conjunto, en las siguientes revisiones tarifarias se continuará considerando tanto la variación del precio de los insumos de LAP como la variación de la Productividad Total de Factores de LAP.

Para el cálculo del Costo de Capital se empleará el Costo Promedio Ponderado del Capital (CPPC), estimado sobre la base del Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM)

$$CPPC = K_d \cdot D + K_e \cdot E$$

Donde:

K_d : costo de la deuda

D : % de deuda en la estructura financiera

K_e : retorno esperado por los accionistas sobre el capital propio

E : % del patrimonio en la estructura financiera

Las variables K_d (costo de la deuda) y K_e (retorno esperado de los accionistas o costo de oportunidad de los accionistas) son obtenidas aplicando las siguientes fórmulas de manera consistente con la resolución tarifaria N° 053-2005-CD-OSITRAN y el Informe N° 019-05-GRE-OSITRAN:

El costo de oportunidad del capital:

$$K_e = [r_f + \beta_{ap} (r_m - r_f) + r_{pais} + rr + ip]$$

Donde:

r_f : Tasa libre de riesgo. Es la tasa promedio de retorno anual de los bonos del tesoro de los EEUU a 30 años, promedio calculado sobre un periodo no menor que los últimos sesenta (60) meses con información disponible al momento del cálculo, de tal forma de evitar sesgos por cotizaciones coyunturales.

β_{ap} : Beta apalancado. Medida del riesgo de la inversión. El Beta apalancado debe obtenerse a partir del beta promedio de aeropuertos que coticen en bolsa (excluyendo los valores extremos –el mas alto y el mas bajo–), los cuales deben de des-apalancarse de su estructura deuda/capital y apalancarse de acuerdo con la estructura pro forma de LAP (60:40). La fórmula a utilizar es la siguiente:

$$\beta_{ap} = \beta_{na} [1 + (1 - T) * D / E]$$

β_{na} : Beta no apalancado

T: tasa de impuesto total que (incluye la participación de los trabajadores)

D: % de la deuda en la estructura financiera (60%)

E: % del patrimonio en la estructura financiera (40%)

$r_m - r_f$: Equivale al diferencial del promedio aritmético del rendimiento del mercado (medido por el Índice S&P 500) y el de la tasa libre de riesgo (bonos del tesoro de EEUU a 30 años).

r_{pais} : riesgo país sobre la base del índice EMBI+ calculado por JPMorgan

rr : riesgo regulatorio

ip : prima por iliquidez de acción

El costo de la deuda:

$$K_d = R_d(1-T)$$

Donde:

R_d : deuda

T : tasa de impuesto total (incluye la participación de los trabajadores)

2. Ajuste Anual mediante el mecanismo RPI – X

Una vez estimado el factor X que estará vigente para el siguiente quinquenio, la aplicación del mecanismo RPI – X se realizará cada año y tendrá vigencia entre el 1 de Enero y el 31 de Diciembre del año para el cual se realiza el ajuste. Para tal efecto, el ajuste se realizará tomando en consideración la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) sobre los últimos doce (12) meses, calculado a partir del Consumer Price Index – All Urban Consumers, no ajustado por estacionalidad, publicado por el Bureau of Labor Statistics de los Estados

Unidos de Norteamérica, cuyo último registro corresponda al 30 de junio del año anterior a aquél en el que estará vigente el ajuste tarifario. De esta manera, corresponde aplicar en cada ajuste anual la fórmula siguiente:

RPI – Factor X

De esta forma, para el ajuste anual de tarifas del periodo Enero t a Diciembre t, se utilizará la variación del RPI en el periodo Julio t-2 a Junio t-1, siendo t el año de aplicación del ajuste.

La regulación tarifaria sobre cualquier servicio regulado será dejada sin efecto por OSITRAN de comprobarse que existe competencia en dicho servicio. En cada oportunidad en que corresponda que OSITRAN revise las Tarifas Máximas, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. Sin perjuicio de ello, el Concesionario podrá solicitar la desregulación de la Tarifa Máxima de un servicio en particular en el momento que considere que existe competencia efectiva en alguno de los servicios comprendidos por Tarifas Máximas.

El Factor X no podrá ser modificado dentro de cada periodo quinquenal.

Las propuestas de revisión tarifaria serán realizadas únicamente por el Concesionario y OSITRAN y contarán con la participación de los usuarios, conforme lo establecen las normas que regulan dicha participación.

Factor de Control

Para la aplicación del mecanismo "RPI – X" a la canasta regulatoria de servicios se tomará en cuenta las siguientes reglas:

$$\underline{FC^t = FC^{t-1} [1 + RPI - X]}$$

Donde:

- t : Periodo de aplicación del factor de control
- t-1 : Periodo de cálculo para el factor de control
- FC^t : Factor de control para el periodo de aplicación
- FC^{t-1} : Factor de control para el periodo vigente.
- RPI : Tasa de inflación del periodo, según la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU), de los últimos doce (12) meses, calculado a partir del Consumer Price Index - All Urban Consumers, no ajustado por estacionalidad, publicado por el Bureau of Labor Statistics de los Estados Unidos de Norteamérica, cuyo último registro corresponda al 30 de junio del año anterior a aquél en el que estará vigente el ajuste tarifario.
- X : Factor de productividad.

No podrán incluirse dentro de la canasta única regulatoria de servicios a aquellos servicios que enfrenten competencia o los Cargos de Acceso.

Ponderadores de la canasta regulatoria de servicios

Los ponderadores de la canasta regulatoria de servicios corresponden a las participaciones relativas de los ingresos de cada servicio regulado incluido en la canasta sobre el total de ingresos de dicha canasta. En la práctica, los ponderadores

serán los ingresos relativos de cada uno de los servicios regulados materia de la aplicación del factor de productividad sobre el total de los ingresos de dichos servicios.

Las ponderaciones se actualizarán cada periodo sobre la base de las participaciones relativas de los ingresos del periodo inmediatamente anterior

Periodo de vigencia

Los ponderadores serán calculados para cada ajuste tarifario y tendrán una vigencia de un año calendario, desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre del año siguiente al año de cálculo.

Cálculo del factor de control aplicable (Índice Promedio Ponderado de las Tarifas)

Corresponde a la máxima variación promedio ponderado de las tarifas de la canasta regulatoria de servicios. Se calculará de la siguiente manera:

$$IPSR_t = IPSR_{t-1} \sum_{i=1}^n r^i \times \frac{P_t^i}{P_{t-1}^i}$$

t = periodo de aplicación del índice de precios de servicios regulados y de las tarifas ajustadas

t-1 = periodo de cálculo

IPSR_t = índice de precios de servicios regulados en el periodo t.

IPSR_{t-1} = índice de precios de servicios regulados en el periodo (t-1).

rⁱ = ponderador del servicio i, definido como los ingresos del servicio regulado respecto de los ingresos totales de los servicios regulados en la canasta regulatoria de servicios única.

n = número de servicios que conforman la canasta regulatoria de servicios del Concesionario

P_tⁱ = tarifa del servicio i para el periodo t.

P_{t-1}ⁱ = tarifa del servicio i para el periodo t-1.

Donde:

$$r^i = \frac{P_{t-1}^i Q_{t-1}^i}{\sum_{i=1}^n P_{t-1}^i Q_{t-1}^i}$$

Q_{t-1}ⁱ = cantidad de unidades del servicio i para el periodo t-1.

Consideraciones Adicionales

Adicionalmente, se tomará en cuenta las siguientes consideraciones respecto a los cálculos de los parámetros correspondientes de la economía y del Concesionario:

a) La productividad de la economía debe tomarse de una fuente independiente.

b) Al calcular la productividad del Concesionario:

b.1) Para la primera revisión tarifaria, se considerará como el valor inicial de los activos, la tasación independiente a la fecha de cierre asociada a la desaportación de los

activos entregados en concesión a el Concesionario. En el caso de que no exista dicha tasación, la alternativa razonable del valor inicial es el valor de desaportación de los activos e inmuebles en los Estados Financieros auditados de CORPAC del 2001 y a partir de dicha fecha se tomará en consideración el valor contable de los activos intangibles registrados.

b.2) En el análisis de productividad para las siguientes revisiones tarifarias, el valor inicial de los activos debe corresponder al valor inicial de la primera revisión tarifaria. En general, para las siguientes revisiones se utilizará como valor inicial de los activos al valor inicial de la primera revisión tarifaria, de modo que la incorporación de un horizonte más largo de datos permita obtener un mejor predictor de lo que se espera observar en el futuro.

b.3) Los insumos deben corresponder a los costos y gastos requeridos para la provisión de los servicios regulados. La variedad de insumos se agrupa en tres categorías: capital, trabajo y "materiales":

- El capital debe ser desagregado utilizando el método de la división contable de la cuenta Inmuebles Maquinaria y Equipo. Para la determinación del flujo potencial de servicios del capital, se debe utilizar el método de inventarios perpetuos.
- La unidad de cálculo de la productividad de la mano de obra empleada por el concesionario deben ser las horas-hombre de trabajadores eventuales, estables y de outsourcing directamente relacionados con la operación del aeropuerto. El gasto de personal corresponde al registro de la contabilidad regulatoria.
- La categoría "materiales" representa todos los bienes y servicios adquiridos por el concesionario para proveer los servicios aeroportuarios que serán regulados. Deben considerarse las siguientes cuatro categorías: Mantenimiento, Servicios de Terceros, Retribuciones y Otros Costos.

c) Las tarifas para la prestación de nuevos servicios se regularán por lo establecido en las disposiciones de OSITRAN. Las propuestas de fijación de tarifas serán realizadas únicamente por el Concesionario y el OSITRAN.."

5. Modificaciones al Numeral 1.1 a 1 del Anexo 5.

Proponemos que se aclare el primer párrafo del numeral 1.1 a 1 del Anexo 5 de la siguiente manera:

"a1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional).

La tarifa máxima a ser aplicada se encuentra fijada en US\$ 21.19 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto que podrá ser incrementado de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2. Esta tarifa resultará aplicable tanto a los pasajeros de origen que inicien su viaje en el Aeropuerto, como a aquellos pasajeros de transferencia que hacen escala en el mismo.
[...]"

La modificación propuesta busca el reconocimiento expreso e indubitable del derecho del Concesionario de cobrar la TUUA a los pasajeros en transferencia internacional, el mismo que, no obstante desprenderse del propio Contrato de Concesión²⁵ la posibilidad de su cobro ha

²⁵ Lo cual OSITRAN ha reconocido en el numeral 39 del Informe No. 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo de OSITRAN No. 568-156-04-CD-OSITRAN; y en el numeral 54 y

sido negada por OSITRAN a través de una interpretación -en nuestra opinión errada y alejada del texto contractual y de la común intención de las Partes al celebrar dicho contrato²⁶.

Al respecto, debemos resaltar que los argumentos que sustentan que el derecho referido se desprende del Contrato de Concesión son, en resumen, los siguientes:

5.1 Respecto a lo establecido en las Bases: Como parte de las Bases de la subasta para la concesión de la operación del Aeropuerto, se ha identificado la existencia de distintos cuadros que contienen las proyecciones de flujo de pasajeros (agrupadas en abordos y tránsito internacional) y en donde se pronostica el número de pasajeros internacionales totales, a partir de proyecciones para escenarios Base, Alto y Bajo.

Adicionalmente, la Comisión de Promoción de la Inversión Privada ("COPRI") coordinó la elaboración de un "Plan Maestro Conceptual Referencial", el mismo que fuera realizado por Parsons Engineering Science Internacional e incluido como Anexo 6 de las Bases ("Términos de Referencia Técnicos") que fueron entregados a todos los postores del concurso.

En la Sección 5.0 del referido Anexo ("Pronósticos de Demanda de la Aviación 1997-2028 y Actividad Histórica del Transporte Aéreo"), se incluyó el Cuadro 1-2 que presenta las Suposiciones de Demanda.

Cuadro 1-2
Aeropuerto Internacional Jorge Chavez - Lima
Suposiciones de Demanda - Proyección Base

	1997	1998	2003	2008	2013
Pasajeros					
Abordos Internacionales	835,109	905,887	1,238,766	1,651,505	2,163,264
Salida de Tránsito Internacional	101,674	110,370	150,926	201,213	263,563
Abordos Nacionales	993,691	1,087,005	1,467,233	1,819,233	2,255,680

Como se aprecia, en el cuadro se especifican tres categorías independientes de Pasajeros: "Abordos Internacionales", "Salida de Tránsito Internacional" - sin especificar si se refiere a pasajeros en conexión o en tránsito, o a ambos- y "Abordos Nacionales".

Los datos incluidos en el Cuadro 1-2 provienen del Cuadro 1-7 denominado "Pronóstico de Pasajeros de Lima, Base, Alto y Medio"

siguientes del Informe No. 014-05-GRE-GAL-OSITRAN aprobado mediante Acuerdo No. 622-164-05-CD-OSITRAN.

²⁶ Debemos resaltar que lo discutible de la decisión tomada por OSITRAN se hace evidente si consideramos que la decisión respecto de ninguno de los dos acuerdos de Consejo Directivo fueron tomados de manera unánime, siendo el primer Acuerdo tomado por tres votos contra dos y el segundo con un voto en contra.

Cuadro I-7

Pronóstico de Pasajeros de Lima, Base, Alto y Bajo

Año	Nacional			Internacional		
	Base	Bajo	Alto	Base	Bajo	Alto
1997	2,003,810	2,003,810	2,003,810	1,872,379	1,872,379	1,872,379
1998	2,174,009	2,045,297	2,203,829	2,032,513	1,931,779	2,026,620
1999	2,313,308	2,087,643	2,423,815	2,169,323	1,993,064	2,193,566
2000	2,458,728	2,130,866	2,665,759	2,312,145	2,058,293	2,374,265
2001	2,610,538	2,174,983	2,931,854	2,461,243	2,121,527	2,589,849
2002	2,769,020	2,220,014	3,224,510	2,616,894	2,188,832	2,781,545
2003	2,934,467	2,265,878	3,450,226	2,779,365	2,258,271	3,010,880
2004	3,063,423	2,312,893	3,691,742	2,949,016	2,329,913	3,258,690
2005	3,198,047	2,360,779	3,950,164	3,126,102	2,403,829	3,527,131
2006	3,338,587	2,409,657	4,226,675	3,310,871	2,480,089	3,817,684
2007	3,485,302	2,459,546	4,522,543	3,503,963	2,558,768	4,132,173
2008	3,638,466	2,510,469	4,839,121	3,705,436	2,639,944	4,485,575

De la comparación de la información contenida en ambos cuadros se puede concluir que la suma de "Abordos Internacionales" y "Salida de Tránsito Internacional" del Cuadro 1-2 corresponde al 50% del total de pasajeros proyectados para el segmento Internacional (escenario Base del Cuadro 1-7).

Del análisis del Cuadro 1-2 puede concluirse que la categoría de pasajeros identificada como "Salida de Tránsito Internacional" constituye 10,86% del total de pasajeros incluidos dentro de las categorías "Abordos Internacionales" y "Salida de Tránsito Internacional". Al respecto, Parsons señaló en su informe que: **"El Aeropuerto de Lima es principalmente un aeropuerto de origen-destino para el tráfico internacional, con alrededor del 10 por ciento de pasajeros en tránsito."**²⁷

Por otro lado, las Bases también mencionan que el 78% de Pasajeros Internacionales que usan el Aeropuerto son visitantes extranjeros así como residentes locales que viajan al exterior. Por ese motivo, entendería que dicho 78% se refiere exclusivamente a los pasajeros Origen/Destino, categoría que incluiría tanto a los residentes locales que viajan al exterior como a los "visitantes extranjeros" (es decir, quien visita nuestro país y no esta de paso en el mismo).

Por lo tanto, si tenemos que este documento describe que el Aeropuerto tiene un 78% de pasajeros Origen y Destino, aproximadamente un 10% de Pasajeros en Tránsito, quedaría cerca de un 12% que corresponderían a una tercera categoría de pasajeros, los cuales entendemos que vendrían a ser los pasajeros en Transferencia.

Consideramos importante destacar que los "Abordos Internacionales" y "Salida de Tránsito Internacional" constituyen - dentro del análisis efectuado por Parsons - categorías independientes, por lo que no se trata de una categoría ("Salida de Tránsito Internacional") incluida dentro de otra mayor ("Abordos Internacionales"). En otras palabras, en las estimaciones de Parsons sobre el número total de pasajeros internacionales, cuyos totales se encuentra incluidos en el Cuadro 1-7, dichas categorías resultan agregadas (sumadas).

Fue sobre la base de dichas estimaciones que los postores a la subasta para la operación del Aeropuerto elaboraron sus propias estimaciones, como parte de su "Propuesta Técnica".

²⁷ Punto I.B.1.2 de la Sección 5.0 del Anexo No. 6.

Cabe destacarse que, las estimaciones a ser presentadas por los postores debían incluir una estimación para cada una de las categorías identificadas por Parsons y, específicamente, de los pasajeros incluidos en la categoría: "Salida de Tránsito Internacional"

5.2 Respecto a lo establecido en la Propuesta del Consorcio (Fraport – Bechtel – Cosapi): La propuesta presentada por el consorcio y que forma parte del Contrato de Concesión como Anexo 6, indica en su Capítulo 2 (Desarrollo de Infraestructura) que existe una categoría de pasajeros llamados de Conexión o Transferencia los cuales han sido tomados en cuenta al momento de planificar la infraestructura del AIJCH.

Por otro lado, en el Capítulo 4 (Plan de Negocios), Tabla A-1: Pronóstico de Pasajeros, se indica claramente que los pasajeros Internacionales son o 1) de llegada o 2) de salida. En adición a este concepto encontramos la Tabla B-6 que describe quienes componen el Grupo Pasajeros de Salida y estos están subdivididos en a) Pasajeros de Origen b) Pasajeros de Conexión o Transferencia y c) Pasajeros de Tránsito. El objetivo de esta última tabla era mostrar el universo de pasajeros en hora punta.

Por su parte, la Tabla B-6 muestra también el porcentaje de cada una de estas categorías en el grupo de pasajeros de salida:

PAX Internacionales	2000	2005	2008	2010	2015	2020	2025	2030
Pasajeros de Salida	690	900	1020	1090	1340	1610	1910	2250
- Pasajeros de Origen	610	760	830	860	1000	1170	1330	1640
- Pasajeros de Conexión o Transferencia *	11	50	88	121	206	279	389	385
- Pasajeros de Tránsito	69	90	102	109	134	161	191	225

* Se divide la Categoría de la Tabla B-6 considerando que los pasajeros en Tránsito son un 10% del Total de acuerdo a las premisas de LAP y Parsons

Adicionalmente, la Tabla 12 de la propuesta, muestra el número de pasajeros internacionales totales, cifra que es consecuente con aquel número de la tabla 13 y de la tabla A-1 antes mencionadas.

En ese sentido, resulta claro que el Concesionario – desde la etapa de la Propuesta Técnica – tenía planeado aplicar la TUUA a los pasajeros de Conexión o Transferencia. Esto resulta además plenamente consecuente con lo contenido en la Tabla de Ingresos y Egresos de la mencionada propuesta (folio 0825), donde se aprecia que el número de pasajeros de salida para cada uno de los años, multiplicado por su respectiva tarifa, nos da como resultado el monto consignado en dicha tabla como ingresos.

Por el contrario, el dejar de lado a dichos pasajeros no hace más que reducir la base de cálculo, lo cual arroja un resultado incompatible con las cifras y supuestos de la Propuesta Técnica del consorcio, las mismas que confirman el análisis de las tablas mencionadas.

Dicho todo esto, no queda más que concluir que tanto la Propuesta Técnica del Consorcio, como el análisis realizado por el asesor financiero del PROMCEPRI, consideraban que los pasajeros en Transferencia como sujetos afectos al pago de la TUUA.

Finalmente, considerando que el Organismo Supervisor de la Inversión de Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) ya se ha pronunciado – vía interpretación contractual contenida en el Acuerdo del CD 568-156-04-CD-OSITRAN del 06 de Abril de 2005 – respecto de esta materia, consideramos importante resaltar nuestro desacuerdo con los argumentos utilizados por OSITRAN al momento de emitir dicha interpretación

Al respecto, OSITRAN señala que las proyecciones de pasajero presentadas como parte de la Propuesta Técnica del consorcio ganador: "tenían como fin únicamente tomar en cuenta las dimensiones de la infraestructura nueva que se iba a ofertar al Estado" y que "las proyecciones de pasajeros no pueden en modo alguno modificar las Tarifas".

Consideramos que ello no corresponde a la realidad, más aún cuando parte del sustento de nuestro derecho a cobrar la TUUA a los pasajeros internacionales de Transferencia proviene de los documentos provistos por el propio Estado al momento de llevar a cabo la subasta.

En consecuencia, consideramos que, siendo manifiesto el derecho del Concesionario a cobrar la TUUA a los pasajeros internacionales de Transferencia, resulta indispensable aclarar el texto del referido numeral a efectos de prever expresamente dicho derecho a favor del Concesionario.

6. Modificaciones al numeral 1.1 de la cláusula primera

Proponemos modificar el numeral 1.1 de la cláusula primera de la siguiente forma:

"1.1. "Acreedores Permitidos" significará, (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro, (ii) cualquier institución o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado Peruano mantenga relaciones diplomáticas, (iii) cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado Peruano y designada como banco extranjero de primera categoría en la Circular No. 002-2000-EF/90 emitida por el Banco Central de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique, y adicionalmente las que la sustituyan, en el extremo en que se incorporen nuevas instituciones; (iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el Concedente que tenga una clasificación de riesgo no menor a "A" evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores – CONASEV, (v) cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente, (vi) los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos por ellos otorgados ~~y subordinados en el pago respecto de los créditos de los demás Acreedores Permitidos~~, (vii) todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada; (viii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada.

El importante desarrollo del mercado de capitales en nuestro país ocurrido en los últimos años, empujado por factores de diferente naturaleza (especialmente, el exceso de liquidez proveniente de los fondos manejados por las AFP) viene motivando dos fenómenos paralelos: una creciente especialización y profesionalización de los agentes que intervienen en dicho mercado, por un lado, y un incremento en el interés de los ciudadanos regulares (personas naturales) por explorar los mecanismos de ahorro que ofrece tal mercado como una forma alternativa para maximizar sus excedentes. En tal contexto, la flexibilización que conlleva la colocación o transacción de valores a través de mecanismos no centralizados o con niveles menores de supervisión estatal (p.e. ofertas privadas), se constituye en un aspecto de la mayor importancia para el desarrollo de este mercado.

Limitar la posibilidad del Concesionario de emitir valores representativos de deuda sólo a través del mecanismo de oferta pública no se condice con la evolución del mercado de capitales a la cual se alude en el párrafo anterior, sin perjuicio de indicar que parece no sustentarse en lógica económica alguna (al menos, no desde la perspectiva regulatoria).

Por tal razón, estando al desarrollo del mercado de capitales apreciado en nuestro país en los últimos años, a las expectativas de crecimiento existentes que se derivan de las condiciones macroeconómicas dadas y a la flexibilidad exigida cada vez más por los agentes que participan en el mismo, la modificación propuesta busca que el Concesionario pueda contar

con más opciones de financiamiento para las futuras etapas de expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez al permitir que los fondos necesarios para tal fin sean captados no sólo mediante la emisión de valores mobiliarios a través de una oferta pública sino también mediante una oferta privada. Dicha posibilidad ampliaría las opciones del Concesionario respecto de los mecanismos de colocación de valores mobiliarios.

Asimismo se busca que dichos instrumentos puedan ser adquiridos por cualquier persona natural o jurídica, lo cual actualmente está limitado sólo a Inversionistas Institucionales. Es de señalar que esta posibilidad existe, por ejemplo, en el Contrato de Concesión de los Aeropuertos regionales.

Finalmente, un aspecto fundamental a considerar para la evaluación de esta propuesta de enmienda es que la obtención de mejores condiciones para el financiamiento de las obras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez redundará, directa o indirectamente, en mayores eficiencias para el Concesionario, situación que se traduciría, finalmente, en mayor bienestar para los usuarios del Aeropuerto (en tanto dichas eficiencias serían trasladadas a estos últimos, considerando los mecanismos de reajuste tarifario aplicables a la concesión).

En cuanto a la posibilidad de que los socios del Concesionario puedan, a su vez, ser Acreedores Permitidos no sólo en relación con los créditos subordinados, se busca extender el beneficio de la calificación de su crédito como 'Endeudamiento Garantizado Permitido y así hacer más atractiva la inversión en el Concesionario por parte de organismos financieros internacionales que también pudieran resultar interesados en participar en el capital de la empresa. Como consecuencia de esta modificación, cualquier organismo financiero internacional, así como cualquier inversionista en general, podrá participar en la concesión del Aeropuerto no sólo como financistas sino también como socios, sin que dicha calidad perjudique las protecciones otorgadas a su crédito conforme al Contrato de Concesión.

7. Modificaciones al numeral 1.6 de la cláusula primera

Proponemos modificar el numeral 1.6 de la siguiente forma:

"1.6. "Autoridad Gubernamental" significará cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias, reguladoras o administrativas, o cualquier entidad u organismo, conforme a Ley, que ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos o judiciales, o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones anteriormente citadas, con jurisdicción sobre las Personas o materias en cuestión; así como cualquier empresa cuya titularidad sea, parcial o totalmente, de cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones citadas".

La inclusión solicitada, respecto de las empresas de propiedad –parcial o total- del Estado dentro de la definición de "Autoridad Gubernamental", resulta necesaria, como consecuencia de la existencia de pronunciamiento por parte de OSITRAN, en el cual se señala que aquellas empresas a través de las cuales el Estado realiza una actividad empresarial, se encuentran dentro del ámbito subjetivo del numeral materia de modificación²⁸.

En tal sentido, la solicitud de dicho cambio refleja únicamente la precisión en el texto contractual del sentido real de dicha disposición, pues entendemos –en concordancia con OSITRAN- que la intención del texto actual es comprender también a las empresas estatales

²⁸ Acuerdo de Consejo Directivo No. 463-169-05-CD-OSITRAN de fecha 27 de abril de 2005.

cuando utiliza la frase "o que pertenezca a"; sin embargo, en aras de evitar cualquier margen de duda consideramos pertinente que se incluya expresamente lo señalado.

8. Modificaciones al numeral 1.20 de la cláusula primera

Proponemos modificar el numeral 1.20 de la siguiente forma:

"1.20 Fuerzas Armadas" significará el Ejército, la Fuerza Aérea, la Marina de Guerra, la Policía Nacional y cualquier otra rama o división de la fuerza militar o policial del Perú existente a la Fecha de Cierre o que en el futuro pudiera crearse o existir".

Dicha modificación busca aclarar la definición de 'Fuerza Armada', en el sentido que la misma no se limita a aquellas fuerzas militares existentes al momento de la suscripción del Contrato, sino que se trata de una definición que se actualiza de manera permanente como consecuencia del surgimiento de nuevas fuerzas militares. Esta precisión resulta importante considerando que el plazo mínimo de vigencia del contrato es de treinta años, de los cuales únicamente los primeros cinco han transcurrido.

9. Modificaciones al numeral 1.25 de la cláusula primera

Proponemos modificar el numeral 1.25 de la siguiente forma:

"1.25 Hora Punta significará la hora - periodo de 60 minutos - que contiene el mayor número de actividades aeronáuticas, aeroportuarias y/o mayor movimiento de pasajeros en ~~un~~ el "día ~~punta~~ promedio" - el día con ~~el un máximo~~ número promedio de actividades o tráfico de pasajeros durante ~~un~~ el mes ~~durante un~~ "mes punta" - el mes con el máximo número de actividades o tráfico de pasajeros del Año Calendario. Cada actividad aeronáutica, aeroportuaria o movimiento de pasajeros en el terminal ~~comprende~~ tiene su propia y definida hora punta. La Hora Punta será definida en los Planes Maestros Aeroportuarios."

Dicha modificación busca concordar la definición de hora punta contenida en el Contrato de Concesión con la recomendada por la F.A.A. (Federal Aviation Administration)²⁹ de los Estados Unidos de Norteamérica, dado que esta última corresponde a uno de los estándares más usados a nivel mundial para el diseño de aeropuertos y cuya categoría califica permanentemente al sistema aeroportuario peruano.

10. Modificaciones al numeral 1.26 de la cláusula primera

Proponemos modificar el numeral 1.26 de la siguiente forma:

"1.26 Ingresos Brutos significará todo ingreso del Concesionario y las Filiales descontando ~~el Impuesto General a las Ventas o el impuesto que lo sustituya, que~~ afecta el valor agregado de sus operaciones de venta, prestación de servicios o contratos de construcción, percibido o devengado, lo que ocurra primero, sobre bases contables de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad aplicables en el Perú, por todas las fuentes de ingreso provenientes de cualquier actividad, operación, negocio, ventas y/o

²⁹ Airport System: Planning, Design and Management; DE NEUFVILLE, Richard L. y ODONI, Amedeo R. Capítulo 24: Peak hour Analysis.

prestación de servicios realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, salvo y sujeto a lo dispuesto en el Anexo 5. Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los recursos o desembolsos provenientes de mutuos u otras modalidades de crédito, los depósitos, pagos o cobranzas que reciba o realice el Concesionario y/o las Filiales para satisfacer pagos por cuenta de a favor de terceros que reciba el Concesionario y/o las Filiales, incluyendo -sin limitarse a- tributos municipales así como los montos correspondientes a los costos de servicios básicos -tales como energía eléctrica, agua y alcantarillado, telefonía fija, gas, así como otros servicios - tales como aire acondicionado, recojo y disposición de residuos sólidos, servicios de red, etc.- facturados por el Concesionario a terceros, y los costos de transformación, de tratamiento o de mantenimiento en que el Concesionario incurra a efectos de poder brindar dichos servicios, entre otros; (ii) los ingresos que reciban las Filiales por parte del Concesionario, por concepto de construcción, ingeniería y diseño arquitectónico que estén dedicadas de manera preponderante a las actividades de diseño y construcción; (iii) únicamente los ingresos de la Filial que actúe como Operador Principal y que le sean pagados por el Concesionario exclusivamente con relación al Contrato de Operación; (iv) los ingresos de las Filiales que actúen como Operadores Secundarios ~~y que hayan sido seleccionados mediante concurso público supervisado por OSITRAN, cualquiera que sea la fuente de pago,~~ y (v) los montos destinados para CORPAC S.A. por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) internacional y por la tarifa de aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Anexo 5 del presente Contrato, (vi) los ingresos que tengan su origen tanto en el pago de indemnizaciones de seguros - con excepción de seguros de lucro cesante - así como en el producto de la venta en la sustitución de bienes muebles del Concesionario, (vii) los montos generados por la cesión, arrendamiento o explotación de áreas adquiridas u obtenidas por el Concesionario y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión; (viii) los montos generados por las actividades que el Concesionario realice involucrando infraestructura ubicada fuera del Aeropuerto; (ix) los montos provenientes de los reembolsos de gastos por trabajos de remediación ambiental a cargo del Concedente pero ejecutados por el Concesionario; (x) los montos generados por aquellos servicios cuya contraprestación no sea materia de regulación por OSITRAN; (xi) los montos generados por aquellos servicios no prestados en el Aeropuerto antes de la Fecha de Cierre; y (xii) los ingresos provenientes de servicios prestados a Autoridades Gubernamentales y Fuerzas Armadas. En ningún caso incluirá las moras y penalidades percibidas por el Concesionario en conexión con sus actividades como parte de la Concesión establecidas en la Cláusula 4.4 del presente Contrato. En el caso del inciso (iv), los ingresos devengados o percibidos a favor del Concesionario serán computados dentro de los Ingresos Brutos a efectos de calcular el monto de la Retribución.

OSITRAN podrá revisar y objetar los ingresos consignados por el Concesionario para el cómputo de los Ingresos Brutos, dentro de un plazo de dos (2) años, posteriores al 31 de diciembre del año al que corresponda el período por el cual se efectuó cada oportunidad de pago de la Retribución, o en la auditoría del OSITRAN que cubra el período al que dicha oportunidad de pago de la retribución corresponda, lo que ocurra primero; no siendo aplicable para este caso lo dispuesto en la Cláusula 19.2 del presente Contrato.

El procedimiento para la impugnación, a estas objeciones por parte del Concesionario, será el siguiente:

En un plazo de tres (3) Días Útiles, siguientes a la recepción de las objeciones formuladas por la Gerencia de Supervisión ~~División Técnica de Infraestructura de Terminales~~ de OSITRAN o la que lo sustituya, el Concesionario presentará su apelación ante dicho órgano, o si lo prefiere el Concesionario, podrá optar por

presentar el informe de un perito experto en la materia, independiente y de reconocido prestigio internacional, el mismo que será seleccionado por el Concesionario de una lista proporcionada por OSITRAN. La selección del perito deberá ser comunicada al OSITRAN, en un plazo de diez (10) días calendario, siguientes a la recepción de las objeciones.

El perito podrá solicitar al Concesionario y a OSITRAN, toda la información relevante vinculada a la materia que se impugna y presentar la documentación y las pruebas que considere necesarias para fundamentar su opinión.

El informe del perito será presentado ante el Consejo Directivo de OSITRAN, o ante el que lo sustituya, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario contados a partir de su designación por parte del Concesionario.

Contando con el informe pericial, el Consejo Directivo de OSITRAN, o el que lo sustituya, emitirá la Resolución que ponga fin a la instancia administrativa, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, contados a partir de la recepción de dicho informe.

El perito deberá mantener confidencialidad de toda la información que le haya sido entregada por OSITRAN y por el Concesionario, conforme lo estipulado por la cláusula 24.1.

Todos los ingresos por prestación de servicios o venta de bienes o cualquier otra actividad, negocio u operación realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo deberán ser facturados en el Perú.

Los Ingresos Brutos deberán contabilizarse en Dólares al Tipo de Cambio de la fecha de su registro contable.

Ningún ingreso podrá ser considerado Ingreso Bruto más de una vez."

El primer cambio propuesto (literal (i)) responde a la necesidad del Concesionario, como responsable ante la Municipalidad Provincial del Callao por la recaudación del Impuesto Municipales como los Arbitrios, de poder recuperar tales tributos, trasladando su cobro a aquellos operadores que ocupan locales en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Dicho traslado se encuentra sustentado en los respectivos contratos de arrendamiento o uso de áreas suscritos entre el Concesionario y las empresas que operan en el Aeropuerto. Ante tal supuesto, la consideración de dicho traslado como un Ingreso Bruto perjudicaría a las empresas que operan en el Aeropuerto, pues el Concesionario se vería obligado a cargarles una sobre tasa de 46.511% (monto de la Retribución a favor del Estado peruano) a efectos de recuperar los costos incurridos en el pago de Impuesto Predial y Arbitrios. En ese sentido, es necesario aclarar que dichos cobros, al ser efectuados en calidad de recuperación de costos incurridos por el Concesionario, no deben ser considerados como 'Ingresos Brutos'.

El segundo cambio propuesto (en el mismo literal (i)) no hace sino precisar lo ya aceptado por el Estado peruano a través de la Addenda N° 3 en la parte relativa a excluir de la noción de "Ingresos Brutos" los reembolsos de gastos incurridos en la prestación de servicios básicos por parte de LAP, y que por las condiciones en que recibió el Aeropuerto, no puede delegar a las empresas de servicios básicos (actualmente Edelnor y Sedapal). La modificación entonces aceptada por el Estado peruano derivó en el texto actual que presenta, en esta parte, el numeral 1.26 del Contrato.

No obstante lo anterior, y como elemento nuevo que configura una circunstancia a considerar para evaluar la propuesta de modificación, debemos resaltar que, contrariamente al que, en

nuestra opinión, es el espíritu del texto contractual, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2004-CD-OSITRAN) OSITRAN ha interpretado en forma restrictiva el concepto de "costos de servicios básicos", la misma que impide la recuperación de costos internos incurridos para poder prestar el servicio.

Debemos aclarar que incluso siguiendo la interpretación del Consejo Directivo de OSITRAN, el problema concreto planteado podría ser fácilmente superado si el Concesionario pudiera entregar la operación de los servicios básicos a las empresas regulares que prestan estos servicios; ello, además, bajo la premisa de que no es rubro ni debe ser competencia del Concesionario prestar este tipo de servicios a terceros. No obstante, como hemos señalado en reiteradas ocasiones a las entidades pertinentes, vicios en la red de electricidad y agua preexistentes a la toma en concesión del Aeropuerto, nos impiden proceder de la manera referida, viéndonos obligados a suministrar los servicios mencionados a terceros.

Como resultará evidente, la presente propuesta busca reducir ineficiencias en el esquema de la concesión al evitar tener que trasladar a los usuarios del Aeropuerto el sobre costo constituido por el pago de la Retribución sobre los cobros por reembolso de gastos, situación cuyo reconocimiento debe plasmarse en el texto contractual.

Un criterio similar se puede aplicar respecto a la prestación de otros servicios prestados a los usuarios del Aeropuerto - tales como telefonía fija, gas, aire acondicionado, recojo y disposición de residuos sólidos, mantenimiento de áreas comunes, servicios de red y su mantenimiento, etc. - situación ante la cual lo que se intenta es facilitar la prestación de los servicios y su cobro, si que el Concesionario tenga un ánimo de lucro respecto de la prestación de los mismos.

A través del tercer cambio propuesto (literal (iv)), se busca concordar lo establecido en el presente numeral con lo establecido en Numeral 2.2 del Anexo 5, en el sentido que las filiales del Concesionario están permitidas de brindar el servicio de carga (manipuleo de carga, almacenamiento y depósitos autorizados de aduanas), para lo cual se establece claramente que la realización de una subasta no es indispensable. No obstante lo anterior, en caso se afectara a los ingresos de dicha filial con el pago de la Retribución a favor del Estado, se estaría generando una situación de doble afectación, ya que los montos pagados por la filial al Concesionario también están afectos al pago de la retribución. Por tanto, consideramos necesaria la eliminación propuesta.

A través del cuarto cambio propuesto (literal (vi)) pretendemos aclarar que deben ser excluidos del concepto de "Ingresos Brutos" los ingresos obtenidos en el marco del procedimiento de sustitución de bienes del Concesionario, considerando que como generalidad el producto de la venta de los bienes a ser reemplazados es destinado a la adquisición del nuevo activo mobiliario (por ejemplo, en el caso de computadoras, automóviles, entre otros). Ello, más aun considerando que existe la obligación del Concesionario, al término de la Concesión, de entregar los Bienes de la Concesión al Estado peruano de forma tal que el Aeropuerto se encuentre en óptimas condiciones de funcionamiento.

El quinto cambio propuesto (Literal (vii)) está relacionado con la existencia de terrenos contiguos o cercanos al Aeropuerto de propiedad de terceros, lo cual hace que el Concesionario deba evaluar la posibilidad de adquirir o, en general, de buscar los mecanismos contractuales apropiados que permitan eventualmente utilizar tales terrenos para el desarrollo de las actividades aeroportuarias que, a la fecha, no resulta posible dada la evidente limitación de áreas que enfrente el Aeropuerto. Ello permitiría contar con un incentivo para estar en condiciones de ofrecer mayores y mejores servicios a los usuarios del Aeropuerto -los que, de lo contrario, seguirían sufriendo los efectos de la escasez de infraestructura que se viene enfrentando.

Por otro lado, el sexto cambio propuesto (literal (viii)) busca crear un incentivo para el desarrollo de actividades independientes y adicionales de aquellas realizadas como operador y administrador del Aeropuerto, a efectos de mejorar de esa manera su nivel de ingresos y, finalmente, posibilitar el traslado de eficiencias a los usuarios aeroportuarios. Asimismo, esta situación impulsaría la posibilidad de compartir la importante experiencia ganada por LAP en el manejo y operación aeroportuaria en estos años como Concesionario, con terceros – fundamentalmente los nuevos concesionarios de los aeropuertos regionales-, aportando al desarrollo eficiente del sector aeroportuario en el país y, eventualmente, pudiendo contribuir con el desarrollo regional a partir de la experiencia peruana. Al efecto, como ejemplo de dichas actividades podemos citar brindar consultorías en la elaboración de Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario u otros servicios similares. Debe considerarse que, en la medida que dichas actividades sean estricta y absolutamente ajenas a las actividades de operador o administrador del Aeropuerto, los ingresos generados por las mismas no deberían estar afectas al pago de Retribución.

El séptimo cambio propuesto (Literal (ix)) está vinculado a los reembolsos recibidos por el Concesionario como consecuencia de los trabajos de remediación ambiental desarrollados en ejecución de lo establecido en el último párrafo del Numeral 18.1 de la cláusula dieciocho del Contrato de Concesión. En la medida de que se trata de la recuperación de costos incurridos por el Concesionario por remediación de pasivos ambientales que correspondía asumir al Estado, carece de sentido que este último asuma dicha deuda y luego parte de lo reembolsado al Concesionario sea transferido al Estado vía pago de Retribución. En ese sentido, consideramos necesario que dichos reembolsos sean excluidos explícitamente del concepto de 'Ingresos Brutos'.

El octavo cambio sugerido (Literal (x)) busca crear un incentivo para permitir al Concesionario concurrir al mercado en condiciones competitivas respecto de aquellos servicios prestados en condiciones no monopólicas, lo cual se traducirá en mejores condiciones en la oferta de servicios a favor de los usuarios.

El noveno cambio propuesto (Literal (xi)) está referido a la exclusión de la definición de 'Ingresos Brutos' de aquellos servicios prestados en el Aeropuerto por el Concesionario y cuya prestación no estaba prevista en el Contrato de Concesión. Dicha exclusión buscaría crear incentivos para la generación de nuevos servicios –y, finalmente, de nuevos ingresos– atendiendo a la necesidad de satisfacer las expectativas de los usuarios del Aeropuerto.

El décimo cambio (Literal (xii)) está dirigido a excluir de la definición de 'Ingresos Brutos' al pago por los servicios prestados a Autoridades Gubernamentales y Fuerzas Armadas, las cuales pertenecen al Estado peruano (Concedente). Dicha modificación busca evitar que el Concesionario se vea obligado a devolver el 46.511% de los montos cargados al Concedente (representado en ese caso por las Autoridades Gubernamentales o las Fuerzas Armadas) como consecuencia de dichos servicios.

El undécimo cambio busca dar sentido a la excepción referida a las moras y penalidades percibidas por el Concesionario como consecuencia de la operación del Aeropuerto, ya que la redacción original caía en una contradicción al referirse a las moras y penalidades pagadas por el Concesionario al Concedente, las cuales al no ser un ingreso del Concesionario tampoco pueden ser excluidas de los Ingresos Brutos. En ese sentido, se estaría aclarando el sentido original de la Cláusula.

11. Modificaciones al numeral 1.60 de la cláusula primera

Proponemos que se modifique el numeral 1.60 de la siguiente manera:

“1.60 “Valor Contable de las Mejoras” significará la sumatoria de los valores en dólares de los Estados Unidos de América registrados en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión de todas las inversiones en activos fijos tangibles e intangibles realizadas en las Mejoras - hasta la notificación oficial de Caducidad de la Concesión - menos las correspondientes depreciaciones y amortizaciones acumuladas.

Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido contablemente registradas en el momento en que eventualmente se produjera el daño o la destrucción de las mismas, se contabilizará el valor de éstas en el momento de su construcción o adquisición, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras.

Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido contablemente registradas en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, pero que se hubiesen dañado o destruido y no hubiesen sido reparadas o reemplazadas, el valor a contabilizarse será el valor contable que tenían al momento inmediatamente anterior al de su daño o destrucción, siempre que el Concesionario o los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras.

En cualquier caso, sólo serán consideradas Mejoras para efectos de lo establecido en el presente numeral, aquellas incluidas en el Plan de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobado por OSITRAN vigente a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, siempre que el Concesionario o los Operadores Secundarios proporcione al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras”.

Desde el momento que el Concesionario puede delegar la operación de determinados servicios a Operadores Secundarios, tal como lo permite la Cláusula 5.4 del Contrato de Concesión - reconociendo la existencia de distintos niveles de especialización en la operación de distintas actividades - consideramos que se justificaría plenamente desde una perspectiva económica, que las Mejoras llevadas a cabo por los Operadores Secundarios sean también reconocidas como parte de las mejoras del Concesionario.

Al respecto no debe perderse de vista que, al tratarse de operadores especializados, estos en muchos casos estarán en mejores condiciones que el Concesionario a efectos de determinar – siguiendo criterios de eficiencia - las inversiones necesarias para la prestación de cada servicio, con el consecuente beneficio para el Concedente (incremento de su patrimonio) y los usuarios (posibilidad que los precios estén mas cercanos a los costos eficientes de los Operadores Secundarios). En ese sentido, la realización de inversiones por parte de los Operadores Secundarios no debe ser desincentivada por el Contrato de Concesión.

No obstante lo anterior, en el escenario en el que las mejoras ejecutadas por los Operadores Secundarios no son contabilizadas para la estimación del Valor Contable de las Mejoras, ello puede ser un desincentivo para dichas inversiones

12. Modificación al Numeral 1.61 de la cláusula primera

Proponemos que se modifique el numeral 1.61 de la siguiente manera:

"1.61 "Valor presente del Flujo de Caja Libre" Es el valor presente aplicado al neto del flujo de caja operativo - sin considerar cargas financieras y suponiendo que no existe deuda - después de impuestos- considerando tanto la Retribución como la tasa de regulación como gastos, menos los egresos para las reposiciones y/o reinversiones y las variaciones del capital de trabajo necesarias para el mantenimiento del nivel de actividad operativa; proyectadas para cada año durante el periodo que resta entre la Caducidad motivada~~s~~ según las cláusulas 15.5 y/o 15.6 del presente Contrato, y el término original -o cualquier extensión del mismo- de Vigencia de la Concesión.

El nivel de actividad operativa a considerar para cada año estará limitado~~a~~ a la estimación de la demanda y a la capacidad operativa con las inversiones previas al momento de la Caducidad.

Dichos flujos se explican en la siguiente fórmula:

$$FCL_n = (U_n (1-t) + D_n - C_{tn} - R_n), \text{ donde:}$$

n = Año de proyección.

U = Utilidad (pérdida) operativa antes de intereses, participaciones e impuestos.

t = Tasa de impuesto a la renta más participaciones (en tanto por 1).

D_n = Depreciación más amortización.

C_{tn} = Variación del capital de trabajo para el nivel de actividad operativa proyectado para cada año.

R_n = Reposición y/o reinversión de activos fijos necesaria para mantener el nivel de actividad operativa alcanzado.

La definición de la tasa de descuento y las proyecciones para cada año, así como el cálculo del Valor presente del Flujo de Caja Libre serán realizados por una empresa consultora del sector aeroportuario o aeronáutico o un banco de inversión, con experiencia internacional comprobada en: (a) proyecciones de tráfico de pasajeros, carga y movimiento de aeronaves; (b) estudios de impacto económico; (c) cálculo de demanda de tráfico; (d) preparación de propuestas técnicas en procesos de privatización o concesión de aeropuertos; (e) análisis, planeamiento y financiamiento de mejoras de capital en aeropuertos; (f) análisis y planeamiento de negocios comerciales y no aeronáuticos; (g) cálculo de tarifas y cargos de acceso; y/o (h) revisión de capacidad instalada de infraestructura. ~~firma internacional de reconocido prestigio.~~

Dicha empresa deberá ser acreditada-elegida por OSITRAN a la fecha de resolución de la Concesión ~~por el Concedente~~ de una lista de cuando menos tres (3) empresas propuestas por el Concesionario. El costo de los honorarios de la ~~firma internacional~~ será asumido por el Concedente."

La modificación sugerida en el primer párrafo busca tan sólo la concordancia con lo previsto en el numeral 3.2 de la cláusula tercera del Contrato de Concesión, la que prevé la posibilidad de prorrogar el plazo de vigencia del mismo.

Por otro lado, la introducción de las modificaciones planteadas en el los dos últimos párrafos responden a la necesidad de aclarar algunos aspectos relevantes del mecanismo a ser utilizado en el caso que el Contrato de Concesión fuera resuelto en los términos previstos en los numerales 15.5 y/o 15.6 de la cláusula decimoquinta. Así, las modificaciones sugeridas

buscan dar un mayor grado de certeza y predictibilidad para ambas partes respecto al resultado del análisis del Valor presente del Flujo de Caja Libre, sobre todo considerando la importancia de que el mismo sea efectuado por una empresa especializada y con experiencia reconocida.

13. Modificaciones al numeral 2.3

Proponemos que se modifique el numeral 2.3 de la siguiente manera:

"2.3 Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales. El uso del Aeropuerto y sus instalaciones por parte de las Fuerzas Armadas, así como los derechos y obligaciones que a ellas correspondan por tal uso, están ~~especificadas~~ especificados en el Anexo 7. Todo pago que deba ser efectuado por las Fuerzas Armadas y/o por las Autoridades Gubernamentales, incluidos los tributos que graven los servicios utilizados, ~~y~~ que no haya sido satisfecho dentro de los ciento ochenta (180) días calendario siguientes a su fecha de pago programado, podrá ser deducido por el Concesionario de la Retribución del trimestre siguiente hasta en un 100% del monto total adeudado ~~sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio.~~ El mecanismo de descuento previsto en la presente cláusula para las Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales será también aplicable para servicios brindados a las Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales de otros países -incluyendo representantes o delegaciones diplomáticas, militares, institucionales, comerciales, entre otras- que en mérito a Leyes Aplicables, convenios internacionales y/o principios de reciprocidad tengan derecho a usar los servicios del Aeropuerto sin pagar por los mismos al Concesionario."

Entendemos que la disposición prevista originalmente en esta cláusula por la cual se permite al Concesionario deducir del cálculo de la Retribución los montos impagos de las Fuerzas Armadas, obedece a que, en tanto tales instituciones constituyen parte del Estado, es razonable que dicha situación de incumplimiento no implique un perjuicio al Concesionario.

En tal contexto, la experiencia en los años de manejo de la Concesión ha demostrado que el Concesionario ha venido enfrentado problemas de cobro por servicios prestados a favor del propio Estado, originados no sólo por incumplimientos por parte de las Fuerzas Armadas sino también de las Autoridades Gubernamentales. Al respecto, y bajo la misma lógica que sustenta la posibilidad de deducir de la Retribución las deudas originadas por los servicios prestados a las Fuerzas Armadas, se hace preciso aplicar el mismo tratamiento a las deudas devengadas por servicios prestados a las Autoridades Gubernamentales en tanto parte del Estado.

En cuanto a la eliminación de la exclusión de los tributos de ley del importe que pueden ser descontados por el Concesionario de la Retribución, es necesario señalar que no encontramos sustento para justificar dicha exclusión siendo que la misma perjudica al Concesionario al encontrarse éste obligado a trasladar al Estado la porción de los impuestos supuestamente retenidos como consecuencia de la prestación y cobro de dichos servicios (los cuales en la práctica nunca percibe en su totalidad).

La misma experiencia nos ha demostrado que similares situaciones de morosidad se presentan respecto de servicios prestados a entidades de otros Estados, por causas que se encuentran absolutamente ajenas a la potestad o competencia del Concesionario, asumiendo riesgos propios del Estado peruano, sea por normas de Derecho Internacional Público o por convenios internacionales de los cuales éste es parte.

Esta situación se torna más crítica, considerando que cualquier acción judicial de cobro contra dichas entidades que pudiera intentar válidamente el Concesionario para hacer respetar sus

derechos, podría afectar o incluso dañar las relaciones que el Concedente mantenga frente al país de origen de las mismas³⁰.

Por lo expuesto, consideramos pertinente que el mecanismo de descuento previsto en el numeral 2.3 del Contrato de Concesión al incumplimiento de pago por parte de las Fuerzas Armadas se extienda tanto a Autoridades Gubernamentales como a Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales de otros Estados³¹.

14. Modificaciones al numeral 2.5 de la cláusula segunda

Proponemos que se modifique el segundo párrafo del numeral 2.5 de la siguiente manera:

"2.5 Garantía del Estado: El Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones que fueren pertinentes para que, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 4 de la Ley No. 26885, el Poder Ejecutivo expida el Decreto Supremo al que se refiere el Artículo 2 del Decreto Ley No. 25570, modificado por el Artículo 6 de la Ley No. 26438, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas en el presente Contrato.

Asimismo, el Concedente durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar ~~y a no~~ operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional y/o ~~e~~-internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario."

Si bien siempre ha sido clara la intención del Concedente de comprender dentro de la garantía de no competencia establecida a favor del Concesionario tanto a cualquier aeropuerto nacional como internacional, consideramos importante que dicha intención y mutuo entendimiento se reflejen con exactitud y propiedad también en el texto del Contrato de Concesión.

15. Modificaciones al numeral 5.5 de la cláusula quinta

³⁰ Como ejemplo podemos citar el caso de la deuda de la Embajada de los Estados Unidos de Norte América. En este caso, por servicios de aterrizaje y despegue devengados desde el inicio de la concesión, en reiteradas oportunidades nos vimos obligados a reunirnos con el Concedente ~~tanto con el MTC como con el Ministerio de Relaciones Exteriores~~ para abordar este tema y analizar la solución al mismo, siendo la respuesta en todo momento que el Estado peruano asumirá esos montos. No obstante, debido a situaciones de aparente falta de consenso o coordinación ocurridas al interior del Concedente (y ajenas al Concesionario), el descuento solicitado se ha visto considerablemente dilatado en más de una oportunidad, generando significativos retrasos que han perjudicando seriamente al Concesionario.

³¹ Como antecedente se debe considerar que el descuento de la Retribución de deudas originadas por la prestación de servicios a favor de Autoridades Gubernamentales de otros Estados ha sido expresamente autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones -en representación del Concedente- conforme a lo establecido en el Oficio No. 766-2006-MTC/02 de fecha 15 de junio de 2006 y posteriormente también aprobado por OSITRAN conforme a lo establecido en el Oficio No. 265-06-GAF-OSITRAN del 26 de julio de 2006.

Proponemos que se modifique el segundo párrafo del numeral 5.5 de la siguiente manera:

"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.

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 y segura.

El Concedente se obliga a abstenerse y hacer que toda Autoridad Gubernamental y las Fuerzas Armadas se abstengan de competir o interferir de cualquier manera, directa o indirectamente, en la prestación de cualquier servicio a cargo del Concesionario, tanto en el Aeropuerto como en el área colindante definida por la franja de 2 Km. de ancho adyacente al perímetro del Aeropuerto"

Dada la naturaleza de las actividades desarrolladas en el Aeropuerto, la seguridad constituye el más importante aspecto a observar, en especial considerando el interés e integridad de los usuarios de la infraestructura aeroportuaria –y, dentro de ellos, de los pasajeros-. Si bien la responsabilidad por la seguridad operacional aeroportuaria resulta de cargo del Concesionario dentro de los límites previstos en el Contrato de Concesión y las Leyes Aplicables, es claro que el Concedente, a través de sus distintas dependencias, debe apoyar al primero a cumplir dicha función, no sólo con relación a la seguridad operacional señalada sino, en general, a la seguridad aeroportuaria. Ello, sobre todo considerando la importancia del rol que tienen muchas entidades estatales en el cuidado y apoyo de la seguridad aeroportuaria en general (entre ellas: la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Policía Nacional del Perú, el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, entre otros).

16. Modificaciones al numeral 5.7 de la cláusula quinta

Proponemos que se modifique el numeral 5.7 de la siguiente manera:

"5.7. Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6 y el Anexo 6 del presente Contrato. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

Las Mejoras Eventuales se llevarán a cabo de acuerdo con el volumen de tráfico y otras consideraciones establecidas en el Anexo 19 y deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Las Mejoras Eventuales, además de las Obligatorias y de las Complementarias, deberán ser realizadas por el Concesionario, de acuerdo con las Leyes Aplicables, una vez que OSITRAN haya sido notificada del plan de diseño de tales Mejoras, de conformidad con el inciso 5.10 de la presente Cláusula.

5.7.1. Los expediente técnicos de las Mejoras referidas a bienes inmuebles deberán estar insertas, ser presentados al Concedente para su revisión y aprobación en el Registro de la Propiedad Inmueble respectivo, a nombre del Concedente o de quien éste designe, dentro del plazo de tres (3) meses de culminada su construcción o ejecución a efectos de su posterior presentación al Registro de la Propiedad Inmueble respectivo para la inscripción de las mismas a nombre del

Concedente o de quien éste designe. En este caso el Concesionario y el Operador Secundario, según corresponda, deberán mantener una cuenta de activos intangibles de duración limitada y otra cuenta de efectos similares, derivados del derecho de uso sobre los activos transferidos al Concedente que amortizarán conforme a lo estipulado en el cuarto párrafo del Artículo 22 del TUO, modificado por Ley N° 27156.

- 5.7.2. Las Mejoras referidas a bienes muebles, serán transferidas al Concedente o a quien éste designe al término de la Vigencia de la Concesión o la terminación anticipada de la misma. Será de aplicación, en lo que corresponda, lo estipulado en el artículo 22 del TUO, modificado por Ley 27156.

Para efectos de la sustitución de los bienes muebles identificados en el Apéndice 2 del Anexo 2 del presente Contrato y, al encontrarse los mismos bajo el régimen especial establecido por las Leyes Aplicables, estos deberán ser ~~devueltos al Concedente y~~ sustituidos por otros bienes ~~nuevos~~ que cumplan la misma función o finalidad, de tal forma que durante la Vigencia de la Concesión o al término de la misma todos los bienes muebles deberán tener un nivel de calidad, y, en su caso, de tecnología de punta, de acuerdo a los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

Las Mejoras referidas a bienes muebles no podrán ser prendadas ni sometidas a gravámenes de ningún tipo sin la aprobación previa y por escrito del Concedente."

Las sugerencias de modificación del numeral 5.7.1 no hacen más que plasmar en el Contrato de Concesión una situación real que al parecer no fue prevista al momento de celebrar dicho contrato: la oportuna inscripción de las Mejoras de bienes inmuebles en los registros públicos no depende directamente del Concesionario sino, fundamentalmente, de la activa participación del Concedente representado por el MTC, dado que sin ella no resulta jurídicamente posible proceder con dicha inscripción.

En tal sentido, debe precisarse que la obligación del Concesionario está circunscrita a presentar la documentación técnica que legalmente se requiera para que el MTC (o quien el Concedente designe) pueda revisarla y aprobarla, quedando -sólo así- expedita para su presentación ante los registros públicos.

Con igual lógica, debe considerarse que tampoco está dentro del dominio del Concesionario el manejo del trámite interno de la solicitud que pudiera presentarse ante los registros públicos, ya que -como es sabido- estos procedimientos suelen ser engorrosos, subjetivos (dado que en la gran mayoría de ocasiones dependen del criterio del registrador, el cual no necesariamente es uniforme) y muchas veces toman mucho más tiempo de los tres (3) meses a los que se contrae el Contrato de Concesión.

Por otro lado, se busca conciliar el texto de varios numerales de esta Cláusula con el cambio propuesto en el numeral 1.60, referido al reconocimiento de Mejoras realizadas por Operadores Secundarios.

17. Modificaciones al numeral 5.7.3 de la cláusula quinta

Proponemos que se incorpore un párrafo adicional en el numeral 5.7.3 de la siguiente manera:

"5.7.3 El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, para tal efecto, presentará las cantidades de obra y el desagregado de precios unitarios correspondiente, para su respectiva revisión y aprobación.

La aprobación de los precios unitarios de las Mejoras correspondientes por parte de OSITRAN, con el apoyo de la supervisión a que se refiere la cláusula 24.3., se realizará en el plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la sustentación a la que se ha hecho referencia. En caso que OSITRAN requiera información adicional vinculada al desagregado de precios unitarios correspondiente a la ejecución de las Mejoras, deberá solicitarla hasta en una sola oportunidad en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la información original. En tal caso, y por una sola vez el referido plazo de aprobación de treinta (30) días hábiles comenzará nuevamente a computarse desde la fecha de presentación de la información adicional solicitada. En el caso que OSITRAN no se pronuncie en el plazo al que se ha hecho referencia, se entenderá que los precios unitarios de la construcción de las Mejoras han sido aprobados.

La aprobación de los montos derivados de la construcción de las Mejoras, se realizará de acuerdo a los precios unitarios aprobados.

En los casos en los que, para efectos de la fijación o revisión tarifaria previstas en la Cláusula 6 y/o en el Anexo 5, sea necesario contar con el importe de las inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario, la entidad encargada de la fijación o revisión tarifaria deberá utilizar como información sustentatoria los precios unitarios aprobados conforme a la presente cláusula."

El cambio propuesto busca guardar la consistencia al interior del contrato, al proponer que las tarifas a ser fijadas o revisadas conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión, deban considerarse como información relevante a los precios unitarios previamente aprobados por OSITRAN.

Esta modificación toma mayor sentido si consideramos que la fijación tarifaria constituye una función regulatoria propia del OSITRAN, siendo responsabilidad de ese mismo organismo no sólo la revisión de los precios unitarios sino su respectiva aprobación.

En ese sentido, no sólo se estaría garantizando la coherencia al interior del Contrato de Concesión, sino también la coherencia entre los actos del OSITRAN como supervisor y como regulador.

18. Modificaciones al numeral 5.9 de la cláusula quinta

Proponemos que se modifique el numeral 5.9 de la siguiente manera:

"5.9. **Licencia de Operación:** El Concedente se compromete a que a la Fecha de Cierre, el Concesionario tenga la Licencia de Operación, requerida para operar el Aeropuerto, de conformidad con las Leyes Aplicables durante la Vigencia de la Concesión. Asimismo, el Concesionario acuerda obtener, ~~y hacer que cada Operador obtenga,~~ cualquier licencia adicional que pudiera ser requerida o cualquier modificación o suplemento de la misma según lo requiera el cumplimiento continuo del presente Contrato, para implementar cualquier mejora, así como cualquier otra licencia que sea requerida por la Dirección General de Aeronáutica Civil o cualquier otra Autoridad Gubernamental".

Este cambio parte de reconocer que existe un impedimento jurídico y práctico en el Concesionario relativo a la obtención de licencias por parte de terceros que no habría sido tomado en cuenta al momento de la celebración del Contrato de Concesión, dado que, como resulta evidente, el carácter personal de dichas licencias implica que las mismas deben ser tramitadas únicamente por el propio solicitante, con lo cual el ámbito de actuación del Concesionario al respecto se debe circunscribir, en el mejor de los casos, a una obligación de medios (mejores esfuerzos) y no de resultados.

En ese sentido, creemos necesario eliminar esta obligación del Concesionario.

19. Modificaciones al numeral 5.15 de la cláusula quinta

Proponemos se modifique el numeral 5.15 de la siguiente manera:

"5.15 Mantenimiento. El Concesionario será responsable del mantenimiento, con sus propios recursos y durante la Vigencia de la Concesión, de los Bienes de la Concesión, a fin de que cumpla con todos los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos.

Una vez que se encuentre operativa la segunda pista de aterrizaje, ambas pistas (la segunda y la actual) deberán estar siempre operativas simultáneamente, salvo los períodos en los que: (i) deba hacerse mantenimiento preventivo o correctivo a una de ellas; (ii) se realicen construcciones, modificaciones, ampliaciones o mejoras en cualquiera de las pistas; (iii) se esté llevando a cabo alguna inspección respecto a alguna de las pistas; (iv) se presenten actos de interferencia ilícita que afecte alguna de las pistas; (v) se realicen simulacros o maniobras especiales en alguna de las pistas; (vi) se realicen ferias o exposiciones de vuelo; (vii) se dé algún supuesto de emergencia en alguna de las pistas; o (viii) se den otras causas debidamente justificadas por el Concesionario. En el supuesto que ~~el mantenimiento de cualquiera de las pistas~~ por cualquiera de los casos mencionados se genere la restricción o suspensión del servicio por un plazo mayor a los establecidos en los Manuales y Anexos de la OACI, que rijan sobre la materia, y en la Ley de Aeronáutica Civil del Perú (o la que la sustituya) el Concesionario deberá obtener autorización previa de OSITRAN- la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), o la entidad que la sustituya, para efectuar dicha suspensión o restricción del servicio.

El mantenimiento de las pistas deberá efectuarse bajo la supervisión y aprobación de OSITRAN."

La experiencia en el manejo aeroportuario demuestra que el mantenimiento de la pista de aterrizaje no es -ni puede ser- la única causal que permita el cierre temporal de una de las pistas, dado que existen motivos técnicos debidamente justificados -razones- al -mero- mantenimiento que justifican tal situación (como los propuestos en el texto modificado).

En tal sentido, no tenemos dudas que el Concedente y la autoridad aeronáutica coincidirán en la necesidad de esta modificación contractual a fin de adecuar el Contrato de Concesión a la realidad aeroportuaria.

Adicionalmente, proponemos que sea la DGAC en su calidad de autoridad aeronáutica -y no OSITRAN- la que otorgue la autorización para el cierre temporal extendido de cualquiera de las pistas de aterrizaje.

20. Modificaciones al numeral 5.17 de la cláusula quinta

Proponemos que se modifique el numeral 5.17 de la siguiente manera:

"5.17. Garantía de Calidad. El Concesionario:

- 5.17.1 Pondrá en operación y mantendrá un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO ~~9000-9001~~ o el que lo sustituya, durante las etapas de diseño, construcción e instalación de cualquier Mejora, y del servicio y operación del Aeropuerto.
- 5.17.2 Pondrá en operación y mantendrá un programa de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO ~~9004-2-9001~~, o el que lo sustituya, durante la gestión de la calidad.
- 5.17.3 Pondrá en operación y mantendrá un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO ~~14000~~14001, o el que lo sustituya.
- 5.17.4 En un plazo de tres (3) años contado a partir de la Fecha de Cierre obtendrá la certificación y/o registro que acredite que está operando de acuerdo con los estándares ISO antes mencionados o los que los sustituyan. Dicho certificado o registro será emitido por un ente debidamente acreditado y aprobado por OSITRAN.
- 5.17.5 Se obliga a mantener actualizados los programas de certificación mencionados en los numerales anteriores durante la Vigencia de la Concesión."

Las modificaciones propuestas buscan subsanar una imprecisión existente en el Contrato de Concesión, respecto a las denominaciones correctas de las certificaciones ISO a ser obtenidas por el Concesionario.

21. Modificaciones al primer y segundo párrafo del numeral 6.1 de la cláusula sexta.

Proponemos que se modifique el primer y segundo párrafo del numeral 6.1 de la siguiente manera:

"6.1 Tarifa. El Concesionario determinará a su discreción las Tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias con relación a las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por OSITRAN, de acuerdo a las disposiciones establecidas en las Normas y en las leyes que lo rigen. Cualquier discrepancia o conflicto que surja a partir de o con relación a las tarifas, una vez agotada la vía administrativa, podrá ser sometida a los mecanismos de solución de controversias previstos en la Cláusula 17 del presente Contrato.

Con treinta (30) días de anticipación al inicio de la vigencia de las Tarifas establecidas conforme se señala en el párrafo precedente, el Concesionario deberá notificar a OSITRAN las Tarifas que haya decidido cobrar así como la política tarifaria de la empresa. Asimismo el Concesionario, a su propio costo, se obliga a poner el tarifario correspondiente en conocimiento de la generalidad de los Usuarios mediante su publicación en la página web del Concesionario o por algún otro medio establecido por OSITRAN con carácter general para todos los concesionarios de infraestructura para servicios de transporte público, con 10 días útiles de anticipación a la fecha de su entrada en vigencia ~~en la forma que establezca para dicho efecto OSITRAN~~. Las Tarifas Máximas determinadas en el Apéndice 2 del Anexo 5 vigentes durante Periodo Inicial, no serán modificadas, salvo lo establecido en las Cláusulas 26 y 13.3 del

presente Contrato. Las Tarifas Máximas que OSITRAN establezca, a partir del noveno año de Vigencia de la Concesión, conforme se establece en el Apéndice 2 del Anexo 5, serán publicadas por el Concesionario a su costo, en el Diario Oficial "El Peruano" u otro medio de difusión determinado por OSITRAN, a costo del Concesionario.
[...]"

En cuanto a la modificación propuesta al primer párrafo, debemos precisar que ella responde a que el tema de la fijación y revisión tarifaria constituye uno de los aspectos más relevantes para asegurar la viabilidad de la Concesión y, finalmente, el bienestar de los usuarios.

La experiencia de estos años como Concesionarios del Aeropuerto, nos ha demostrado que es frecuente encontrarnos con una posición contraria, en relación con el tema referido, a la que pudiera mantener respecto a un aspecto específico OSITRAN en el ejercicio de su facultad regulatoria. En tal sentido, al constituir la fijación o revisión tarifaria una actividad altamente técnica y especializada, consideramos que es imprescindible contar con un foro de resolución de controversias en el que, además de la imparcialidad, predomine el alto nivel de especialización que un tema tan complejo demanda.

Al respecto, sin pretender desconocer la capacidad y vocación de justicia que pudiera presentar el Poder Judicial para avocarse a controversias del tipo señalado, por el mencionado nivel de especialización requerido vemos difícil –al menos en el corto y mediano plazo– que la autoridad judicial esté en iguales condiciones de poder atender con el tecnicismo y experiencia requeridos las controversias que pudieran surgir al respecto, que en las que estaría un árbitro o tribunal arbitral (posibilidad, además, concedida expresamente en la cláusula decimoséptima del Contrato de Concesión).

En tal contexto, y tanto no existe impedimento legal ni contractual para llevar a un arbitraje las controversias que pudieran existir en cuanto al tema tarifario, el presente cambio tan sólo pretende dejar en claro dicha posibilidad mediante su incorporación en el numeral 6.1 de la cláusula sexta.

En cuanto al cambio propuesto respecto al segundo párrafo de esta Cláusula busca adaptar las formas de difusión de las nuevas tarifas a las posibilidades ofrecidas por la Internet como medio de difusión masiva, la publicación de las tarifas y de los cambios tarifarios (incluyendo las políticas del Concesionario relativas a estos aspectos), sin desconocer la facultad de OSITRAN de determinar formas complementarias de publicidad de aplicación común.

22. Modificaciones al numeral 9.1.11.

Proponemos que se modifique el numeral 9.1.11 de la siguiente manera:

"9.1.11. Cumplimiento de las Leyes. El Concesionario no ha incumplido con cualquier ley, ordenanza, reglamento, orden, política, lineamiento u otro requerimiento de cualquier Autoridad Gubernamental cuyo incumplimiento puede o pudiera someter al Concesionario o a cualquiera de sus respectivos funcionarios a responsabilidad penal, ~~e-que~~ y que puede o pudiera tener efecto sustantivamente adverso para la capacidad del Concesionario de cumplir con el presente Contrato. El Concesionario ha registrado, inscrito o depositado oportunamente, todo informe relevante, documentos y otros materiales que requieren ser registrados, inscritos o depositados de conformidad con las Leyes Aplicables, salvo cuando el incumplimiento de mantener dicho registro, inscripción o depósito no sujete al Concesionario, o a cualquiera de sus funcionarios a responsabilidad penal y no tenga un efecto sustancialmente adverso para la capacidad del Concesionario de cumplir con el presente Contrato."

A la luz de la experiencia de los más de cinco (5) años de concesión, se ha podido constatar que uno de los riesgos a los cuales han estado expuestos los funcionarios (e incluso empleados) del Concesionario está constituido por las diversas denuncias penales interpuestas por terceros con intereses particulares contrarios al Concesionario (que en la gran mayoría de casos, no obstante, son de carácter comercial) e, incluso, a la Concesión.

Sin perjuicio de que la totalidad de las denuncias ha carecido de un sustento adecuado en cuanto a los hechos y a derecho invocados en las mismas, es de opinión del Concesionario que las autoridades judiciales no siempre habrían actuado de manera predecible y conforme a los principios que regulan la función jurisdiccional.

Esto ha motivado, incluso, que el Concesionario se haya visto obligado a acudir a las instancias de control interno competentes a efectos de hacer uso de los mecanismos pertinentes para procurar que la actuación referida siempre esté conforme a derecho.

Por ello y ante la incertidumbre jurídica motivada por la situación descrita que percibe el Concesionario, con esta propuesta se busca precisar que la eventual responsabilidad penal de un funcionario del Concesionario sólo será relevante para efectos del Contrato de Concesión en la medida en que dicha situación sea capaz de tener un efecto materialmente adverso para la concesión –lo cual guarda lógica con lo que se habría pretendido lograr con la introducción de esta disposición en el Contrato–.

23. Modificaciones al numeral 15.2.8. de la cláusula decimoquinta

Proponemos que se modifique el numeral 15.2.8 de la siguiente manera:

“15.2.8 Cierre del Aeropuerto.- El cierre del Aeropuerto o la suspensión de las actividades del mismo en relación con el tráfico aéreo comercial por más de setenta y dos (72) horas consecutivas excepto cuando esto ocurra como consecuencia de un Evento de Fuerza Mayor o por decisión o acto del Concedente o de cualquier Autoridad Gubernamental o del responsable de prestar los Servicios de Aeronavegación, de conformidad con las leyes aplicables”.

La precisión se realiza con el fin de aclarar que las decisiones o actos tomados por las Autoridades Gubernamentales que impliquen el cierre del Aeropuerto –como por ejemplo una orden judicial o la suspensión de sus actividades en los términos señalados–, al ser hechos propios del Estado peruano, no pueden ser calificados como un incumplimiento del Concesionario.

Sin perjuicio de que consideramos que, como parte del Concedente (en tanto Estado peruano) se incluye también a las Autoridades Gubernamentales nacionales y que resulta evidente - desde una perspectiva jurídica- que las decisiones o actos en cuestión constituirían un Evento de Fuerza Mayor, por un criterio de transparencia y seguridad jurídica ante un supuesto tan relevante para la vigencia de la concesión, resulta preferible realizar la precisión citada.

24. Modificaciones al numeral 15.7.5 de la cláusula decimoquinta

Proponemos que se modifique el numeral 15.7.5 de la siguiente manera:

“15.7.5 En casos excepcionales en los cuales exista suspensión de la Concesión, o Caducidad de la Concesión, a fin de evitar la paralización total o parcial del Aeropuerto, OSITRAN podrá contratar temporalmente los servicios de empresas especializadas para la

operación total o parcial del Aeropuerto por un plazo no superior a un Año Calendario, hasta la suscripción de un nuevo Contrato de Concesión.

De no existir adjudicatario en la subasta en un plazo de ~~dieciséis~~ nueve (9) meses, o el plazo mayor que acuerde el Concedente con los Acreedores Permitidos, contados desde la fecha de la resolución firme del Concedente declarando la Caducidad de la Concesión, el Concedente pagará ~~hasta~~ el Valor Contable de las Mejoras descontando únicamente los conceptos señalados en los numerales 15.7.3.1, 15.7.3.2, 15.7.3.3, 15.7.3.4, y 15.7.3.5 utilizando la misma prelación utilizada en el numeral 15.7.3 de la presente Cláusula."

El cambio sugerido en cuanto a la reducción del plazo para adjudicar la concesión al nuevo concesionario, busca mejorar las condiciones y en especial el plazo en el cual el saldo pendiente de pago sería cancelado a los Acreedores Garantizados Permitidos, lo cual mejorará las condiciones financieras de cualquier futuro financiamiento que sea solicitado por el Concesionario para las siguientes etapas de expansión del Aeropuerto. Es de señalar que otros contratos de concesión suscritos por el Estado peruano, como por ejemplo los suscritos con NORVIAL, COVIPERU o DP WORLD CALLAO, prevén plazos más cortos que el contenido en el presente Contrato de Concesión, para el pago a favor de los Acreedores Permitidos del Valor Contable de las Mejoras, para los casos de Caducidad de la Concesión.

Por otro lado, de acuerdo con la definición de Valor Contable de las Mejoras dada en el Contrato de Concesión resulta claro que su objetivo es asegurar una adecuada indemnización a favor del Concesionario ante la ocurrencia de una situación de Caducidad de la concesión. Por ello, vemos importante evitar que se entienda –en contradicción con dicho objetivo– que existe la posibilidad de que el Estado pague menos de lo que refleje dicho concepto (p.e. llevando al extremo ello, podría sostenerse que el Estado está facultado a reconocer como Valor Contable de las Mejoras sumas muy por debajo) puntualizando que sólo determinados conceptos podrán ser deducidos de dicho valor.

Al efecto, consideramos que dichos conceptos deben estar directamente vinculados con las obligaciones que el Concesionario mantuviera con el Concedente (incluyendo las de origen legal, como tributos), con los Acreedores Permitidos y con los trabajadores del Concesionario; sin embargo, no encontramos justificación razonable para que otros créditos (p.e. frente a terceros o derivados del concurso público que sería de cargo del Estado) deban ser asumidos también por el Concesionario, mas aun si es que el Contrato no prevé mecanismos para impugnar el cómputo de dichos costos.

25. Modificaciones al numeral 17.3 de la cláusula decimoséptima

Proponemos que se modifique el segundo párrafo del numeral 17.3 de la siguiente manera:

"17.3 Controversias Técnicas. Toda Controversia Técnica que no pueda ser resuelta directamente por las Partes deberá ser sometida a la decisión final e inapelable de un solo perito en la materia (el "Perito") designado de mutuo acuerdo por las Partes dentro de los tres (3) días calendario siguientes a la determinación de la existencia de una Controversia Técnica. Cuando las Partes no acuerden la designación del Perito, el Perito será designado por dos personas, cada una de ellas designada por una de las Partes. Cuando estas dos personas no puedan acordar el nombramiento del Perito dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la expiración del plazo de tres (3) días antes señalado, cualquiera de las partes podrá solicitar al Colegio de Ingenieros del Perú la designación del Perito, quien deberá reunir los mismos requisitos aplicables al Perito designado por las Partes y quien deberá resolver la controversia de conformidad con lo establecido en la presente Cláusula.

Las partes acuerdan que ningún Perito nombrado según se dispone en el primer párrafo de esta cláusula deberá tener vínculo financiero alguno o relación de cualquier tipo con el Concedente, OSITRAN, ni con ninguno de los socios del Concesionario, y que todo Perito así nombrado deberá estar reconocido internacionalmente como poseedor de la especialización técnica, credenciales académicas y experiencia necesaria para asumir la Controversia Técnica correspondiente."

Se propone esta modificación considerando que, en el contexto no deseado de una situación de conflicto o controversia, la imparcialidad del tercero componedor debe ser un objetivo común a ambas partes, lo cual debe reflejarse expresamente en el Contrato de Concesión. Consideramos que el texto propuesto garantizaría dicha imparcialidad.

26. Modificaciones al numeral 17.4 de la cláusula decimoséptima

Proponemos que se modifique el segundo párrafo del numeral 17.4 de la siguiente manera:

"
17.4 Controversias No Técnicas de Mayor Valor. Las Controversias No Técnicas en las que (a) el monto involucrado sea superior a Cinco Millones de Dólares (US\$5'000,000) o su equivalente en Nuevos Soles; (b) que no puedan ser cuantificadas o apreciables en dinero; o (c) aquellas en las que las Partes no estuvieran de acuerdo sobre la cuantía de la materia controvertida, serán resueltas mediante arbitraje internacional de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con las Reglas de Conciliación y Arbitraje del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (el "CIADI") establecidas en el Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa No. 26210, a cuyas normas las Partes se someten incondicionalmente.

Para efectos de tramitar los procedimientos de arbitraje internacional de derecho, de conformidad con las reglas de arbitraje del CIADI, el Concedente en representación del Estado Peruano declara que al Concesionario se le considere como "nacional de otro Estado Contratante" por estar sometido a control extranjero según lo establece el literal b) del numeral 2 del artículo 25 del Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, y el Concesionario acepta que se le considere como tal, para este efecto.

El arbitraje tendrá lugar en la Ciudad de Washington, D.C., o en la Ciudad de Lima, a elección del Concesionario, y será conducido en idioma castellano, debiendo emitirse el laudo arbitral correspondiente en el plazo que establezca el tribunal arbitral. El tribunal arbitral estará integrado por tres (3) miembros. Cada Parte designará un árbitro, y el tercer árbitro será designado por acuerdo de los dos árbitros previamente designados por las Partes, quien a su vez se desempeñará como presidente del tribunal arbitral. Si los dos (2) árbitros no llegasen a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro dentro de los diez (10) Días Útiles siguientes a la fecha del nombramiento del segundo árbitro, dicho árbitro será designado por el CIADI a pedido de cualquiera de las Partes. Si una de las Partes no designase el árbitro que le corresponde dentro de un plazo de diez (10) Días Útiles contados a partir de la fecha de recepción del respectivo pedido de nombramiento, se considerará que ha renunciado a su derecho y el árbitro será designado por el CIADI a pedido de la otra Parte.

Si por cualquier razón el CIADI decidiera no ser competente o declinara asumir el arbitraje promovido en virtud a la presente Cláusula, las Partes de manera anticipada

aceptan someter, en los mismos términos antes señalados, las Controversias No Técnicas que puedan tener, en las que (a) el monto involucrado sea superior a Cinco Millones de Dólares (US \$5'000,000) o su equivalente en Nuevos Soles; (b) que no puedan ser cuantificadas o apreciables en dinero; o (c) aquellas en las que las Partes no estuvieran de acuerdo sobre la cuantía de la materia controvertida, a la Cámara de Comercio Internacional con sede en París.

Sin perjuicio de lo señalado en la presente cláusula, el Concesionario podrá, a su sola elección, someter las Controversias No Técnicas de Mayor Valor a arbitraje de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con los Reglamentos de Conciliación y Arbitraje del Centro de Arbitraje Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima, conforme a lo establecido en la cláusula 17.5 del Contrato."

El cambio solicitado busca mejorar el texto de la referida cláusula, a efectos de conceder al Concesionario de la posibilidad de acudir a una solución de controversias vía arbitraje local - Cámara de Comercio de Lima (CCL) -, aún en el caso que las controversias no técnicas materia de resolución involucren montos superiores a Cinco Millones de Dólares (US \$5'000,000).

En la medida que los costos de llevar a cabo un arbitraje en el extranjero pueden ser muy superiores a los de llevarlo en la ciudad de Lima (tanto respecto a los costos de trámite como al correspondiente a los abogados que se encarguen de la defensa), la aceptación del cambio solicitado, podría - potencialmente - traducir en una reducción significativa de dichos costos, en el hipotético caso en que efectivamente se presentara una controversia entre las partes.

Finalmente, el mencionado cambio no genera perjuicios para el Concedente ni para los usuarios, por lo cual creemos que el mismo debe ser aceptado por el Concedente.

27. Modificaciones al numeral 18.1 de la cláusula decimoctava.

Proponemos que se modifique el numeral 18.1 de la siguiente manera:

"18.1 Auditoría Ambiental y Estudio del Impacto Ambiental:
En un plazo de doce (12) meses contados a partir de la Fecha de Cierre o de la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario áreas adicionales para la ampliación del Aeropuerto conforme a lo previsto en cláusula 5.23, según corresponda, el Concesionario conviene en realizar, a su propio costo, una auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental, efectuados por una firma de consultores independientes de reconocido prestigio internacional y experiencia pertinente, seleccionada y contratada por el Concesionario de una lista, de cuando menos tres (3) firmas, proporcionada por OSITRAN a dicho efecto. Dicha auditoría y estudio de impacto ambiental deberá incluir al Aeropuerto en su integridad y a los efectos de todas las operaciones realizadas en el mismo, incluyendo, sin limitarse, a los tanques y ductos de combustible, y los efectos contaminantes del ruido, humos, gasolina, aceites y otros hidrocarburos. El estudio de impacto ambiental deberá indicar un plazo máximo recomendable para el inicio de las actividades de limpieza y mitigación a cargo de cada una de las Partes así como el costo estimado de las mismas. Estudios complementarios podrán ser realizados con posterioridad ya sea porque el Concedente hubiera entregado nuevas instalaciones o terrenos al Concesionario, o porque se hubieran identificado daños ambientales adicionales generados con anterioridad a la Fecha de Cierre y/o a la fecha de entrega de áreas adicionales, según corresponda, los mismos que, consecuentemente, son de responsabilidad del Concedente.

En la medida en que dichos estudios recomienden que se lleven a cabo actividades de limpieza y mantenimiento en el Aeropuerto, éstas se realizarán bajo la responsabilidad de:

- 18.1.1 El Concedente, cuando el hecho que haya causado la contaminación o el daño medio ambiental que requiera de la limpieza o las actividades de mitigación haya ocurrido antes de la Fecha de Cierre o de la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario las áreas adicionales para la ampliación del Aeropuerto, según corresponda; en este caso, el Concedente deberá contar con el apoyo que pueda requerir razonablemente y con los derechos de acceso que fueren necesarios, tratando el Concedente de no interrumpir las operaciones normales del Aeropuerto, en la medida de lo posible; o
- 18.1.2 El Concesionario, cuando el hecho que haya causado la contaminación o el daño medio ambiental que requiera la limpieza o las actividades de mitigación haya ocurrido desde la Fecha de Cierre o desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario áreas adicionales para la ampliación del Aeropuerto, según corresponda.

En la medida en la que se presentare cualquier reclamación de terceros en contra del Concesionario con respecto a cualquiera de los asuntos que el Concedente está obligado a subsanar, con sujeción a la Cláusula 18.1.1, el Concedente conviene en asumir la responsabilidad derivada de ello e indemnizar al Concesionario por tal reclamación, o por cualquier daño o perjuicio incurrido por el Concesionario o sus representantes que se derive de dicha reclamación, siempre y cuando el Concesionario haya interpuesto, o permitido al Concedente interponer todas las acciones, recursos y excepciones necesarias o convenientes para eliminar, limitar o reducir al máximo posible el pago o sanción respectivo.

Presentada la auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental ante OSITRAN, para la correspondiente aprobación por parte del Concedente, quien aprobará el estudio de impacto ambiental en un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir de la fecha de presentación, las Partes presentarán un cronograma de ejecución de las actividades de limpieza, mitigación y mantenimiento a su cargo, según las responsabilidades que señala el estudio, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario de la fecha de su aprobación. Las Partes acuerdan que cualquier discrepancia en relación a las recomendaciones contenidas en el estudio será resuelta por el Consejo Nacional de Ambiente –CONAM.

Las Partes deberán iniciar las actividades de limpieza y mitigación a su cargo en el plazo máximo recomendado en el estudio de impacto ambiental, o en los mencionados estudios complementarios, adoptando todas las medidas que fueren necesarias, incluyendo la aprobación oportuna del estudio presentado, la construcción de instalaciones y provisión de equipos que pudieran ser requeridos. Todas las edificaciones, instalaciones y equipos deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos.

(...).”

Las modificaciones propuestas en el numeral 18.1 responden esencialmente a dos razones:

- (i) Los estudios ambientales señalados podrían no identificar o cubrir, de manera anticipada, en un 100% todos los eventuales pasivos ambientales, no sólo porque por la naturaleza de dichos pasivos muchas veces su identificación no es inmediata o evidente. A ello se suma que parte de la infraestructura existente será reemplazada por infraestructura más moderna en el transcurso del tiempo, con lo que recién al momento de la realización de

dichas obras se podrá tener total certeza respecto de la existencia de pasivos ambientales en las distintas zonas del Aeropuerto.

No debe perderse de vista que el sentido del Informe es trazar una línea divisoria entre las responsabilidades del Concedente y el Concesionario para efectos de la responsabilidad por la ejecución de las actividades de remediación de los pasivos ambientales existentes en el Aeropuerto. Adicionalmente, es posible que el cálculo de las estimaciones de los costos de remediación contenidos en los informes resulte inexacto, no sólo por la detección de nuevos pasivos, sino también, porque incluso respecto a los pasivos identificados, se consideraron técnicas de remediación que no fueron posibles de ser desarrolladas, por los requerimientos de la construcción de Mejoras en el Aeropuerto, y/o porque las cantidades de material involucradas son distintas de las anticipadas, algo que es común en temas de contaminación del suelo con hidrocarburos, entre otros, etc.

Por ello, se requiere que, conforme se van desarrollando las tareas de remediación o las Mejoras (en este segundo caso la determinación de pasivos se hace de una manera más eficiente desde el punto de vista de los costos y la operación), sea posible presentar estudios complementarios que tomen en cuenta los pasivos ambientales que vayan siendo encontrados.

Cabe resaltar que esta situación ha sido reconocida por OSITRAN mediante el Acuerdo de Consejo Directivo No. 519-148-04-CD-OSITRAN, el mismo que establece que la responsabilidad y la asunción de costos relacionados a la remediación de los daños medioambientales generados por el Concedente antes de la Fecha de Cierre no están limitados a lo que se haya determinado en la Auditoría Ambiental y el Estudio de Impacto Ambiental presentado por el Concesionario y aprobado por Resolución Ministerial No. 719-2002-MTC/02.

- (ii) Por otra parte, bajo la misma racionalidad que sustenta esta división de responsabilidades entre el Concedente y el Concesionario en relación con la remediación de pasivos ambientales, y estando a la obligación del Estado de entregar las áreas para la expansión del Aeropuerto en una sola oportunidad y debidamente saneadas, consideramos importante que se prevea para el caso de estas áreas un esquema idéntico de distribución de riesgos y obligaciones. Al efecto, la fecha a ser utilizada para el traslado de la responsabilidad por los pasivos ambientales existentes en las áreas que aún no se encuentran en posesión del Concesionario debe ser la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario dichas áreas adicionales.

Si bien esta aclaración podría no resultar ser imprescindible considerando la posibilidad de aplicar analógicamente la solución original para las áreas recibidas en la Fecha de Cierre a las áreas a ser entregadas al Concesionario, consideramos relevante hacer expresamente la inclusión solicitada en pos de la transparencia y predictibilidad en la ejecución del Contrato de Concesión.

28. Modificaciones al numeral 18.2.4 de la cláusula decimotercera

Proponemos que se modifique el numeral 18.2.4 de la siguiente manera:

"18.2.4 Sin limitaciones, empleará las mejores técnicas disponibles para minimizar la contaminación que podría ser causada en perjuicio del Medio Ambiente y el hombre o cualquier otro organismo, ~~por cualquier sustancia generada durante la~~ como consecuencia de las actividades de operación, mantenimiento y administración del Aeropuerto que sean de cargo del Concesionario."

Debe considerarse que la responsabilidad por pasivos ambientales corresponde al generador de los mismos de acuerdo con lo contemplado en la normativa que resulte aplicable para cada caso (p.e. residuos sólidos, emanaciones, ruido, etc.), con lo cual el Contrato de Concesión debe reconocer tal situación normativa y atribuir al Concesionario la obligación de mitigar el daño ambiental en tanto el mismo sea consecuencia de las actividades de este último.

En tal contexto, la razón de esta propuesta es precisar que la utilización de las mejores técnicas para el cuidado del Medio Ambiente a la cual se haya obligado el Concesionario debe estar circunscrita a aquellas actividades en el Aeropuerto de cargo del Concesionario, comprendiendo tanto las que realice directamente como aquellas sobre las cuales mantuviera responsabilidad de acuerdo con lo regulado en el Contrato de Concesión. Un ejemplo de actividades que escapan al control del Concesionario son aquellas llevadas a cabo por las Fuerzas Armadas, CORPAC u otros terceros en los terrenos colindantes con el Aeropuerto y que por tanto pudieran afectar las actividades en el área de la Concesión.

29. Modificaciones al numeral 20.2.1 de la cláusula vigésima

Proponemos que se modifique el numeral 20.2.1 de la siguiente manera:

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

Consideramos que la situación política regional hace casi impensable una guerra. Ello, parece aún más remoto si consideramos que, para entrar en el supuesto de la cláusula, la guerra referida tendría que ser de magnitud tal que implicara un ataque a la capital del país y que, en tal virtud, pudiera afectar las instalaciones del Aeropuerto.

Lo improbable de dicha situación resulta evidente, sobre todo, en un contexto regional en el que la democracia representativa (y no el militarismo) predomina como régimen de gobierno.

Por otro lado, luego de consultar sobre esta situación a distintos aeropuertos de la región (Santiago de Chile, Buenos Aires, Quito, México, Montevideo y Costa Rica), hemos podido constatar que ninguno de ellos mantiene una póliza de guerra como parte de su cobertura de seguros.

En tal contexto, considerando un criterio de realidad o probabilidades, así como la situación comparada del resto del continente, se hace evidente que la cobertura por una situación de guerra tan sólo encarece injustificada e ineficientemente los costos financieros en los que debe incurrir el Concesionario.

Adicionalmente, se debe mencionar que dentro del esquema de las recientes entregas en concesión del Muelle Sur y de los aeropuertos regionales, no se ha previsto como un requerimiento de los respectivos contratos de concesión a la contratación de pólizas de guerra.

En atención a lo indicado, consideramos que el requisito de la póliza de guerra debe ser eliminado.

30. Modificaciones al numeral 24.2 de la cláusula vigésimo cuarta

Proponemos que se modifique el numeral 24.2 de la siguiente manera:

"24.2 Terceros: El Concesionario, los Operadores, así como los Inversionistas Estratégicos no podrán proporcionar a terceras personas, distintas del Concedente y OSITRAN o las demás Autoridades Gubernamentales, información confidencial o reservada referida a los Servicios Aeroportuarios, ni permitir que dichas personas examinen registros de operaciones o programas, directa o indirectamente relacionados con dichos servicios. Esta obligación de confidencialidad se extenderá por un plazo de diez (10) años contados a partir de la fecha en que la Vigencia de la Concesión caduque, salvo que la mencionada información llegue a ser de conocimiento público por razones que no provengan del incumplimiento del presente Contrato."

Solicitamos se tenga cuenta esta aclaración dado que, si bien –como lo hemos adelantado- las Autoridades Gubernamentales forman parte del Estado peruano (Concedente) y, por ende, se encuentran naturalmente dentro de la excepción prevista en el numeral citado, con el fin de contar con total transparencia en una obligación tan importante para el Concesionario es que requerimos que se deje constancia expresa de lo propio.

Debemos agregar que, como le consta al Concedente y a OSITRAN, de la experiencia tenida durante los primeros años de la concesión se desprende que muchas autoridades de distintos niveles (judicial, administrativo e, incluso, parlamentario) han venido solicitando diversa información (tanto pública como reservada) al Concesionario, la misma que en muchas ocasiones nos hemos visto obligados a proporcionar para evitar violar las normas aplicables.

31. Modificaciones al numeral 24.11 de la cláusula vigésimo cuarta

Proponemos que se modifique el numeral 24.11 de la siguiente manera:

"24.11 Las Autoridades Gubernamentales, el Concedente y OSITRAN deberán, en sus actuaciones relativas al Contrato, actuar de forma tal que se favorezca el servicio a los Usuarios del Aeropuerto, se permita al Concesionario y al Operador Principal cumplir con sus obligaciones en las mejores condiciones posibles, y otorgar las autorizaciones que se les soliciten, o negarlas razonablemente, de manera pronta. Deberá entenderse que el Concesionario y el Operador Principal no son responsables del incumplimiento de sus obligaciones, cuando pese a sus mejores esfuerzos por cumplirlas, la injustificada actividad, o inactividad, de las Autoridades Gubernamentales impida de forma ineludible el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario o del Operador Principal.

El Concedente se obliga frente al Concesionario a hacer que las Autoridades Gubernamentales responsables del cumplimiento de funciones en el Aeropuerto satisfagan todos los niveles de servicio necesarios para operar el Aeropuerto de una manera adecuada y para que en su oportunidad se cumplan los Requisitos Técnicos Mínimos señalados en el Anexo 14, específicamente aquellos relacionados con el tiempo de espera de los usuarios del Aeropuerto.

Adicionalmente, el Concedente deberá, cuando lo considere aceptable o cuando así lo prevean las Leyes Aplicables, suscribir aquellos documentos que le sean solicitados por el Concesionario o por los Acreedores Permitidos, de forma rápida y flexible."

El Concesionario viene realizando sus mejores esfuerzos para satisfacer todos los Requisitos Técnicos Mínimos señalados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión dentro de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión, y ejecutando las Mejoras Obligatorias requeridas en

la Cláusula 5.6.1.1 del Contrato de Concesión también dentro de los plazos previstos contractualmente. Ello en virtud de nuestra demostrada vocación de brindar un servicio de calidad internacional a los usuarios aeroportuarios y procurando demostrar que el Aeropuerto es uno de los mejores y más eficientes de la región.

No obstante dichos esfuerzos, la eficiencia del Aeropuerto se ha visto comprometida por la actuación de algunas Autoridades Gubernamentales, cuyo rol es fundamental para la prestación adecuada de los servicios aeroportuarios y, especialmente, para la satisfacción de las expectativas de los pasajeros. Al respecto, las actividades de dichas entidades inciden directamente en la imagen del Aeropuerto y, en general, del país, no dependiendo del Concesionario la solución al problema suscitado sino al Estado.

Con el fin de procurar uniformizar el nivel adecuado de eficiencia en la operación del Aeropuerto y brindar un mejor servicio a los pasajeros y usuarios aeroportuarios en general, es imprescindible contar con el activo apoyo del Concedente a través de sus mejores y más razonables esfuerzos para lograr comprometer a las Autoridades Gubernamentales competentes a mejorar sus procesos (p.e. incluyendo la asignación de personal idóneo y en número suficiente para atender los requerimientos aeroportuarios).

32. Modificaciones al numeral 24.13 de la cláusula vigésimo cuarta

Proponemos que se modifique el numeral 24.13 de la siguiente manera:

"24.13 Regímenes Especiales: En los casos que las Leyes Aplicables establezcan que el Estado asume el pago de los Servicios Aeroportuarios prestados por el Concesionario, ~~el Concedente de acuerdo a lo que coordine con las entidades competentes comunicará oficialmente al Concesionario respecto de la información pertinente de la aeronave y/o la carga, según corresponda, precisando los alcances de los Servicios Aeroportuarios que se prestarían bajo este régimen especial~~ será de aplicación lo establecido en el numeral 2.3 del presente Contrato con relación a la deducción de la Retribución, incluyéndose en dicha deducción los impuestos que de acuerdo a Ley sean aplicables."

~~El Concesionario presentará a OSITRAN dentro de los cinco (5) días calendarios del mes siguiente, en forma consolidada y documentada, la facturación por los servicios aeroportuarios que fueron requeridos a solicitud del Concedente y atendidos en el mes anterior.~~

~~Cumplido este requisito, OSITRAN autorizará al Concesionario a descontar de la Retribución el monto facturado, tomando en consideración la legislación vigente, según el caso"~~

El presente cambio es concordante con la propuesta de modificación consignada respecto del Numeral 2.3 del Contrato de Concesión, en el sentido de que es posible que, como consecuencia de la existencia de Regímenes Especiales, el Concedente haya suscrito convenios especiales con diversas Autoridades Gubernamentales (nacionales o internacionales), por medio de los cuales se comprometa a facilitarles el uso de servicios aeroportuarios prestados por el Concesionario, situación ante la cual el Concesionario no puede dejar de prestar dichos servicios pero tampoco cuenta con mecanismos efectivos para asegurar el cobro de los mismos (ya sea al Concedente o a las Autoridades Gubernamentales).

Como se ha indicado, esta situación puede resultar muy delicada si se considera que cualquier posible acción judicial o extrajudicial contra una Autoridad Gubernamental extranjera -

destinada al cobro de dichas deudas - podría afectar -o incluso dañar- las relaciones que el Concedente mantenga frente al país de origen de dicha entidad.

Por lo expuesto es que solicitamos que se formalice la posibilidad de emplear el mecanismo de descuento previsto en el numeral 2.3 del Contrato de Concesión al incumplimiento de pago por parte de cualquier Autoridad Gubernamental, nacional o internacional, el mismo que ya antes ha sido autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - en representación del Concedente - conforme a lo establecido en el Oficio No. 766-2006-MTC/02 de fecha 15 de junio de 2006, así como también aprobado por OSITRAN mediante Oficio No. 265-06-GAF-OSITRAN del 26 de julio de 2006.

33. Modificaciones a la Cláusula 26

Proponemos que se modifique los siguientes numerales de la cláusula vigésimo sexta:

"[...]

26.2 Si por cambios en las Leyes Aplicables (que no se vinculen con lo estipulado en los convenios de estabilidad jurídica a que se refiere la Cláusula 25 del presente Contrato) o en las disposiciones establecidas en las Normas (excepto aquéllas ~~que regulen temas tarifarios~~ que fijen infracciones o sanciones vinculadas al presente Contrato), que son aquéllas vinculadas a los actos de poder ordinario sobre la relación contractual y la prestación de servicios involucrados y que tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados:

- a) a la inversión, titularidad u operación del Aeropuerto; o
- b) al presente Contrato

los Ingresos Brutos del Concesionario durante un periodo de cuatro trimestres fiscales consecutivos se redujeran en un 5.5% o más con respecto a los Ingresos Brutos pronosticados por el Concesionario para dicho periodo (según se detallan en el pronóstico, expresado en forma trimestral, de los Ingresos Brutos del Concesionario a ser incluido en cada Reporte Trimestral del Concesionario a ser presentado a OSITRAN de acuerdo con la cláusula 5.11), o alternativamente, si los costos y/o gastos del Concesionario durante un periodo de cuatro trimestres fiscales consecutivos se incrementaran en un 5.5% o más con respecto a los costos y/o gastos pronosticados por el Concesionario para dicho periodo (según se detallan en el pronóstico, expresado en forma trimestral, de costos y/o gastos del Concesionario a ser incluido en cada Reporte Trimestral del Concesionario presentado a OSITRAN de acuerdo con la cláusula 5.11), o si el efecto compuesto de una reducción en los Ingresos Brutos y un incremento de los costos y/o gastos anuales del Concesionario produjeran un resultado neto igual o mayor a cualquiera de las dos alternativas anteriores, se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato se ha visto significativamente afectado, siempre y cuando tales efectos se hayan producido sólo como consecuencia de cambios en las Leyes Aplicables o Normas.

En tal caso, el Concesionario podrá, después de transcurrido por lo menos un mes luego del final de cualquier periodo trimestral fiscal en el que la variación (reducción o incremento, según sea el caso) a que se hace referencia en el párrafo anterior haya ocurrido, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para restablecer el equilibrio económico existente a la fecha en que se produjo el cambio en las Leyes Aplicables o Normas. Estas soluciones y procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las Tarifas y de la Vigencia de la Concesión.

26.3 Procedimiento de Modificación: Recibida las solicitudes de modificación, OSITRAN correrá traslado de la misma al Concedente, así como la correspondiente sustentación técnica presentada por el Concesionario, dentro de los siguientes tres (3) días calendario de su recepción. Recibida la opinión técnica de OSITRAN, el Concedente se pronunciará en un plazo máximo de treinta (30) Días Útiles, debiendo informar expresamente si rechaza la propuesta por considerar que no existe ruptura del equilibrio económico financiero en los términos establecidos en la presente Cláusula o si está en desacuerdo con la medida propuesta por el Concesionario para restablecer dicho equilibrio.

26.4 La discrepancia sobre si existe ruptura del equilibrio económico financiero será resuelta de conformidad con los mecanismos de solución de controversias regulados en la Cláusula 17 del presente Contrato. ~~salvo el caso que las soluciones y procedimientos propuestos por el Concesionario se refieran a la modificación del régimen tarifario vigente, caso en el cual la solicitud del Concesionario será resuelta por el OSITRAN, conforme al procedimiento que se establecerá por resolución de su Consejo Directivo, por ser la regulación del sistema tarifario una función legal de dicho organismo.~~

26.5 Al final del cuarto año de Vigencia de la Concesión, OSITRAN por iniciativa propia o a solicitud del Concesionario, podrá efectuar una revisión y modificación de las Tarifas Máximas, siempre que dicha revisión y modificación sean necesarias debido a una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico del presente Contrato, a base de las tarifas y de los otros ingresos cobrados por el Concesionario, los mismos que serán evaluados y calificados por OSITRAN a dicho efecto y comparados con los costos relativos a un sistema eficiente de gestión determinado por OSITRAN. El Concesionario deberá proporcionar toda la información relativa a sus ingresos que OSITRAN pueda requerir para los efectos de lo estipulado en la presente Cláusula.

Para efectos de la presente cláusula 26.5 deberá entenderse como una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico, aquella variación que sea igual o mayor a cuatro (4) puntos porcentuales del promedio de las tasas de crecimiento observadas durante los primeros cuatro años de Vigencia de la Concesión con respecto a la tasa promedio implícita en el pronóstico de pasajeros (nacional e internacional) de Lima Base que establece el cuadro 1.7 de la sección 5.0 del Anexo 6 de las Bases.

Para tal procedimiento de revisión y modificación es de aplicación lo dispuesto en los numerales 26.3 y 26.4 de la presente Cláusula."

El presente cambio responde a que otros contratos de concesión de infraestructura suscritos por el Concedente permiten que el Concesionario pueda solicitar el restablecimiento de su Equilibrio Económico en caso que el origen de la pérdida de dicho equilibrio esté relacionado con la fijación tarifaria o la necesidad de creación de nuevas tarifas. Entre dichos contratos podemos mencionar: (i) Contrato de Concesión de IIRSA Norte; (ii) Contrato de Concesión de IIRSA Sur Tramo 2; (iii) Contrato de Concesión de IIRSA Sur Tramo 3; y (iv) Contrato de Concesión de IIRSA Sur Tramo 4.

En el caso del texto actual de nuestro contrato, por motivos que desconocemos, dicha posibilidad no se encuentra prevista, estando por el contrario incluso prohibida.

En ese sentido, a efectos de mantener el equilibrio económico del Contrato, consideramos que los cambios solicitados deben ser incorporados.

34. Modificación del numeral 1.1 del Anexo 3

Proponemos modificar al numeral 1.1 del Anexo 3 según el siguiente detalle:

"1.1. Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA.

1.1.1. Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI).

Servicio cuyo objetivo es efectuar operaciones de rescate y extinguir incendios en caso de un accidente aéreo en el Aeropuerto o ~~en sus inmediaciones~~ dentro del radio previsto en el Plan de Emergencia del Aeropuerto o el documento que lo sustituya, ~~y~~ cuya finalidad principal es salvar vidas humanas ~~y no interrumpir las operaciones de las aeronaves.~~

Las emergencias pueden ser:

- ~~De~~ En las aeronaves
- En las diferentes áreas del Aeropuerto."

La primera de las modificaciones propuestas, referida al radio dentro del cual el Concesionario se compromete a prestar apoyo realizando rescate y extinguendo incendios, busca aclarar los alcances de dicha obligación, la misma que se encuentra regulada de manera expresa en el Plan de Emergencia del Aeropuerto. En ese sentido, consideramos que la alusión al mencionado Plan resulta más acertada a la mera referencia a las 'inmediaciones del aeropuerto'.

En cuanto a la segunda de las modificaciones propuestas tiene por objeto aclarar el sentido original de la cláusula, en el sentido que las emergencias materia de atención como parte del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios están dirigidas exclusivamente a salvar vidas y evitar lesiones en los pasajeros, tripulantes y visitantes del Aeropuerto.

No existe razón aparente para atribuir al SEI finalidad alguna vinculada con las "operaciones de las aeronaves"; es mas, si ello se coloca como objetivo podría restarse importancia a su verdadero sentido (velar por la protección de vidas humanas).

35. Modificar el Apéndice 1 del Anexo 3

Proponemos modificar el acápite 10.1.2 del Apéndice 1 del Anexo 3, de acuerdo con el texto siguiente:

"[...]

ANEXO 3 APENDICE 1

CUADRO DE RESPONSABILIDAD DE LOS SERVICIOS DE AERONAVEGACION

SERVICIOS/INSTALACIONES	RESPONSABILIDAD	
	CORPAC S.A	CONCESIONARIO
1. SERVICIOS DE TRANSITO AEREO		
1.1. Servicios de Control de Tránsito Aéreo (Servicios ATC)		
1.1.1. Servicios de Control de Area	X	
1.1.2. Servicio de Control de Aproximación	X	
1.1.3. Servicios Radar	X	
1.2. Servicio de Información de Vuelo	X	
1.3. Servicio de Alerta	X	

2. SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA (AIS)	X	
3. SERVICIO DE METEOROLOGIA AERONAUTICA (MET)		
3.1. Obsevatorios Meteorológicos	X	
3.2. Pronósticos Meteorológicos	X	
3.3. Climatología	X	
4. SERVICIOS DE COMUNICACIONES AERONAUTICAS		
4.1. Servicio Móvil Aeronáutico (AMS) – Piloto/Controlador	X	
4.2. Servicio Fijo Aeronáutico (AFS) – Controlador/Controlador	X	
5. SERVICIOS DE INSPECCION EN VUELO	X	
6. SISTEMA DE RADIO AYUDAS PARA LA NAVEGACION AEREA		
6.1. Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS)	X	
6.2. Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia (VOR)	X	
6.3. Equipo Medidor de Distancia (DME)	X	
6.4. Radiofaro No Direccional (NDB)	X	
6.5 GPS/DGPS	X	
7. SISTEMAS DE COMUNICACIONES AERONAUTICAS		
7.1. Radicomunicaciones HF, VHF y UHF	X	
7.2. Conmutadores orales ATS y de Datos	X	
7.3. Medios de Transmisión	X	
8. SISTEMAS DE AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACION		
8.1. Sistemas de Luces	X	
8.1.1. Luces de Pista	X	
8.1.2. Luces de Calle de Rodaje	X	
8.1.3. Sistema de Luces de Aproximación	X	
8.1.4. Indicador Visual de Pendiente de Aproximación de Precisión (PAPI)	X	
8.1.5. Ayudas Visuales Indicadores de Obstáculos	X	
8.1.6. Indicadores de Dirección del Viento.	X	
8.1.7. Faro Aeronáutico.	X	
8.1.8. Letreros Luminosos	X	
8.2. Señales de Pista		X
8.3. Iluminación de Plataforma		X
8.4 Sistema de Iluminación de Emergencia		X
SERVICIOS/INSTALACIONES	RESPONSABILIDAD	
	CORPAC	CONCESIONARI

	S.A	O
9. SISTEMAS DE VIGILANCIA (ATC)		
9.1 Detección y Vigilancia por Radio (RADAR)	X	
9.2. Radar Primario	X	
9.3. Radar Secundario	X	
9.4. Vigilancia Dependiente Automática (ADS)	X	
10. EQUIPOS E INSTALACIONES		
10.1. 1. Control de movimiento en área de maniobra	X	
10.1.2. Control de movimiento en Plataformas	X	X
10.2. Comunicaciones Torre/SEI, Seguridad	X	X
11. SISTEMAS DE ABASTECIMIENTO DE ENERGIA ELECTRICA Y OTROS		
11.1. Sistema Principal de Distribución Eléctrica		X
11.2. Sistemas especiales	X	
11.3. Dispositivos de Monitoreo y Control de Equipos Aeronáuticos.	X	
11.4. Iluminación para fines de Seguridad		X
12. SERVICIOS DE EMERGENCIA Y OTROS		
12.1. Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)		X
12.2. Equipo de Traslado de Aeronaves Inutilizadas		X
12.3. Sistemas de reducción peligro aviaro		X
12.4. Mantenimiento Sistemas de drenaje, edificios, etc.		X
12.5. Equipo de Medición de Características de Rozamiento de Pista		X
12.6. Servicios de dirección de plataformas		X
13. NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE VUELO	X	

El Concesionario será responsable por cualquier daño o accidente que ocurra en el área a su cargo y responsabilidad, determinada en el gráfico del Apéndice 1 del Anexo 9 del presente Contrato."

Dicho cambio es introducido a efectos de recoger como parte del Contrato de Concesión lo dispuesto por el Manual de Servicios de Aeropuertos de OACI, Capítulo 19, el mismo que regula la Dirección Coordinada de los movimientos en la plataforma, modalidad que también es permitida conforme al Capítulo 8 del Manual de Sistemas de Guía y Control de Movimientos en Superficie de OACI.

Debe destacarse que el cambio propuesto refleja la situación del control de movimientos en la plataforma existente desde el inicio de la Concesión, ello debido al control que mantiene CORPAC desde la Torre de Control respecto del movimiento de las aeronaves, lo cual hace que el mecanismo más idóneo sea el de Dirección Coordinada de movimientos en la plataforma.

36. Modificación del Numeral 1 del Anexo 4

Proponemos modificar el Numeral 1 del Anexo 4, de acuerdo con el siguiente detalle:

“[...] 1. Seguridad de la Aviación (AVSEC).

Para los fines de operación del Aeropuerto en materia de seguridad aeroportuaria (AVSEC), el Concesionario deberá considerar como base las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Anexo 17 denominado SEGURIDAD, así como los procedimientos y lineamientos incluidos en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita de la OACI (Documento 8973/4), sus futuras actualizaciones y enmiendas.

Asimismo, deberá observar el cumplimiento de la legislación nacional vigente relacionada a la seguridad de los Aeropuertos y servicios de seguridad privado, debiendo mantener adecuadas relaciones de trabajo con las Autoridades Policiales, Fuerzas Armadas, CORPAC S.A. y otras entidades gubernamentales y representantes de países extranjeros que tengan relación con la seguridad de los Aeropuertos, debiendo otorgar las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus funciones en los casos en que sea necesario.

El Concesionario estará en la obligación de implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de seguridad necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto durante las 24 horas del día, todos los días del año, durante la Vigencia de la Concesión. El equipo de seguridad deberá ser operado y mantenido adecuadamente con el fin de asegurar su correcto funcionamiento. ~~y deberá ser periódicamente reemplazado o actualizado, en un plazo máximo de tres (3) años con el fin de que esté al día con la constante actualización de la tecnología de los equipos de seguridad.~~

No forman parte de la seguridad aeroportuaria (AVSEC) regulada en el presente numeral, las medidas de protección ciudadana sobre las áreas públicas del Aeropuerto zonas de estacionamiento vehicular -incluyendo la Playa de Estacionamiento-, vías de circulación vehicular, las veredas adyacentes y frontales al terminal, entre otros), las mismas que deben ser diseñadas y ejecutadas por la Policía Nacional del Perú y/o la Autoridad Gubernamental que corresponda conforme a las Leyes Peruanas, en coordinación con el Concesionario.”

La primera de las modificaciones permitirá al Concesionario decidir, sobre la base de criterios de eficiencia, el momento más adecuado para el reemplazo o actualización de cada uno de los sistemas y equipos de seguridad, manteniendo como premisa fundamental la seguridad aeroportuaria (AVSEC).

En cuanto a la inclusión de un cuarto párrafo en el presente numeral, la misma responde a la necesidad de concordar lo previsto en este acápite del Anexo 4 con lo indicado en el numeral 10 del Anexo 10 del Contrato de Concesión, en lo referido las facultades y obligaciones de la Policía Nacional del Perú para custodiar la seguridad del Aeropuerto en su parte pública, la misma que escapa en estricto del ámbito de la seguridad aeroportuaria (AVSEC), así como a reconocer que existe una asignación de responsabilidades de fuente legal que pueden involucrar también a otras entidades (tales como la Municipalidad Provincial, el Gobierno Regional, etc.).

37. Incluir un literal f como parte del numeral 1.1 del Anexo 5

Proponemos que se incluya un literal adicional (f) al numeral 1.1 del Anexo 5, de acuerdo con el texto siguiente:

"1.1 f. Tarifa especial de seguridad:

El Concesionario estará facultado a cobrar una tarifa por servicio especial de seguridad, la misma que será aplicada a las aerolíneas en función al número de pasajeros embarcados en cada uno de sus vuelos nacionales o internacionales. Para tales efectos, se considerará tanto a aquellos pasajeros de origen que inicien su viaje en el Aeropuerto, como a aquellos pasajeros de transferencia que hacen escala en el mismo. El monto de la referida tarifa será fijado por OSITRAN conforme a sus facultades en dicha materia, siendo periódicamente ajustada en función de las necesidades de seguridad en el Aeropuerto."

La necesidad de contar con esta tarifa de seguridad responde a la necesidad de un mecanismo que permita al Concesionario recuperar los costos incurridos (inversión y costos operativos) como consecuencia de la implementación de nuevas medidas de seguridad a partir del atentado terrorista ocurrido en Nueva York el 11 de setiembre de 2001, así como los posteriores amenazas y/o ataques terroristas, todos los cuales no estuvieron contemplados al momento de la suscripción del contrato de concesión.

Dicha tarifa debe permitir su reajuste inmediato en cuanto se presenten nuevos requerimientos de seguridad establecidos internacionalmente.

38. Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5

Proponemos que se modifique el numeral 2.1 del Anexo 5 de la siguiente manera:

"2.1. Locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas prestados directamente por el Concesionario.

~~La renta máxima de las áreas a ser utilizadas para los fines indicados a continuación será igual a las tarifas actuales de CORPAC S.A. que se detallan en el Apéndice 3 hasta el segundo año de vigencia de la Concesión inclusive.~~

~~La renta o alquiler y demás condiciones que el Concesionario aplique a las líneas aéreas para la asignación de dichas áreas, se sujetarán a lo establecido en las Normas." obtenga por el arrendamiento de los locales o espacios que se relacionan a continuación, será determinado por la libre oferta y demanda. Sin embargo, y con la finalidad de garantizar la transparencia y promover la competencia, la asignación de los locales se afectará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual será objeto de publicación por parte de OSITRAN. Al arrendarse el local en cuestión, será permitido el subarriendo.~~

~~Los servicios brindados actualmente son:~~

- ~~— Counter~~
- ~~— Oficinas~~
- ~~— Salones VIP~~
- ~~— Almacén/depósito~~

- ~~Talleres de apoyo~~
- ~~Terrenos~~
- ~~Hangares~~

~~La Retribución de los locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas, mencionado en el punto 2.1, se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos por el Concesionario".~~

La presente propuesta de cambio busca concordar lo establecido en el Contrato de Concesión con la normativa emitida con posterioridad a la fecha de suscripción del mismo, en especial lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público - REMA.

Asimismo, esta situación ha sido identificada por OSITRAN conforme se desprende del Acuerdo de Consejo Directivo No. 505-146-04-CD-OSITRAN de fecha 21 de julio de 2004, por el cual se aprueba el Informe Técnico Legal No. 001-01-OSITRAN, en el que se recomienda al Concedente exceptuar al Concesionario de su obligación de subastar los locales a ser ocupados por las líneas aéreas en los casos en que no se enfrente escasez de espacios.

Es como consecuencia de lo expuesto que solicitamos la eliminación de la obligación de asignar siempre vía subasta los locales indispensables o esenciales para aerolíneas, sujetándose la necesidad de dicha subasta estrictamente a aquellos casos en los que existe escasez de espacios en el Aeropuerto.

39. Modificación del numeral 3.2 del Anexo 5

Proponemos que se modifique el numeral 3.2 del Anexo 5 de la siguiente manera:

"3.2. Playa de Estacionamiento Vehicular.

La tarifa por el presente concepto será ~~igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN oportunamente,~~ fijada libremente por el Concesionario, aplicando criterios de mercado.

El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros. En cualquier caso la Retribución se calculará aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos que obtenga el Concesionario por este concepto. ~~totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.~~

Existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos particulares ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros, ~~y/o carga~~ y que los vehículos destinados al servicio de taxis ingresen únicamente a dejar pasajeros."

Consideramos que, siendo el servicio de playa de estacionamiento un servicio de naturaleza comercial y no un servicio esencial, la tarifa a ser cobrada por tal servicio debería ser fijada libremente por el Concesionario, aplicando para ello criterios de mercado. Al efecto, debe considerarse además que en áreas colindantes al Aeropuerto existen terceros que ofrecen el referido servicio de playa de estacionamiento vehicular, con lo cual se desvirtúa la supuesta condición monopolista del Concesionario con relación a la prestación de este servicio.

En cuanto a la forma de establecer el cálculo de los ingresos por la operación de la playa de estacionamiento, la actual redacción contenida en el Contrato de Concesión dificulta enormemente al Concesionario desarrollar dicha operación a través de empresas especializadas.

Asimismo, se hace la precisión en el párrafo final a efectos de contar con una base normativa más sólida que permita al Concesionario coordinar con la Policía Nacional del Perú la implementación de medidas más efectivas a fin de reducir los problemas que se derivan del ingreso y operación de taxis informales e ilegales por la vía o acceso libre (vía libre) vinculados con el recojo de pasajeros, contribuyendo de esa forma con el adecuado ordenamiento del tráfico vehicular dentro del Aeropuerto.

40. Modificación parcial del numeral 1.1 Apéndice 1 del Anexo 5

Proponemos que se modifiquen los alcances del servicio de AVSEC y el último párrafo en el numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 5 de la siguiente manera:

[...]

→ Seguridad Aeroportuaria (AVSEC), salvo en aquello que sea responsabilidad de terceros

[...]

Todos estos servicios son con cargo a la TUUA, no siendo requisito para su cobro que el pasajero goce de todos ellos."

La inserción de una precisión respecto de los alcances de la obligación del Concesionario en lo referido a la Seguridad Aeroportuaria (AVSEC), debe considerarse puesto que en relación con la misma intervienen – además del Concesionario – terceros con obligaciones y responsabilidades en los ámbitos de sus respectivas competencias (p.e. las líneas aéreas y el propio Estado). En ese sentido, lo que se busca es aclarar que únicamente serán de cargo de la TUUA, aquellas medidas de Seguridad Aeroportuaria (AVSEC) cuya responsabilidad corresponda al Concesionario conforme al Contrato de Concesión.

Adicionalmente, consideramos necesario aclarar que no resulta indispensable el uso de todos los servicios incluidos en la lista antes descrita, bastando con que los pasajeros cuenten con tenerlos a su disposición, ya que por el propio diseño del Contrato de Concesión, los usuarios del Aeropuerto no pueden hacer uso de todos los servicios puestos a su disposición. Como ejemplo de ello podemos citar al 'sistema de entrega de equipajes', el cual no puede ser utilizado por los pasajeros que se embarcan en Lima (solo los que llegan) y las Salas Oficiales para Autoridades, las cuales no están a disposición de los pasajeros en general.

41. Modificación del Numeral 2.1.1-C.1 del Anexo 6

Se propone modificar el referido numeral eliminando el párrafo referido al 'Sistema de Agua Potable' mencionado en el Folio 114 del Anexo 6 como parte de los 'Sistemas de Apoyo de Aeronaves', el cual actualmente establece:

"[...]"

- Sistema de Agua Potable – El sistema de agua potable proporcionará agua potable a un carrete de manguera motorizado ubicado al final del puente de embarque. Este

sistema eliminará la necesidad del tráfico de camiones de agua potable en la plataforma. Se especificará en las unidades un sistema de filtración ubicado inmediatamente antes de la manguera, para la remoción de sedimentos u óxido. "

Dicha eliminación responde a la reducida demanda existente por dicho servicio por parte de las aerolíneas, el mismo que es actualmente atendido en su totalidad por las empresas que prestan servicio de apoyo en tierra, motivo por el cual consideramos que la implementación y prestación del mismo no debe estar incluido como parte del Contrato de Concesión sino que debe estar sujeto a las políticas comerciales del Concesionario y, por tanto, ser de libre elección por parte del mismo. Dicha flexibilización permitirá al Concesionario implementarlo cuando exista demanda por el servicio, evitando de esa manera la ejecución de inversiones ineficientes.

Esta solicitud de modificación resulta consecuente con la modificación de Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) incluidos en los numerales 1.13 y 1.20 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, conforme a lo aprobado mediante Resolución No. 049-2006-CD/OSITRAN de fecha 23 de agosto de 2006. Dicha resolución eliminó la exigibilidad de instalar equipos de aire acondicionado y de 400 Hz. en los futuros puentes de embarque a ser instalados por el Concesionario, sobre la base de lo establecido en el Airport Reference Development Manual de IATA, así como lo reducida demanda por dichos servicios; situación que es perfectamente análoga a la que se presenta respecto al servicio de agua potable.

En ese sentido, solicitamos eliminar del Contrato de Concesión dicho requerimiento.

42. Inserción del numeral 2.5 del Anexo 7:

Proponemos insertar el numeral 2.5 en el Anexo 7 conforme al texto siguiente:

"2.5 En el caso que el Concedente o CORPAC decidieran entregar en arrendamiento, ceder o asignar en uso o bajo cualquier título a las Fuerzas Armadas o a cualquier tercero, alguno de los terrenos en posesión de CORPAC o de cualquiera de las dependencias de la Marina de Guerra del Perú (Aviación Naval), la Fuerza Aérea del Perú (FAP), el Ejército Peruano (Aviación del Ejército) o la Policía Nacional del Perú (Policía Aérea) conforme a lo indicado en los numerales anteriores, dicho arrendamiento, cesión o asignación no podrá ser realizado sin previamente haber ofrecido las referidas áreas al Concesionario en condiciones iguales a las ofrecidas a las Fuerzas Armadas o a cualquier tercero. El Concesionario deberá contar con un plazo mínimo de treinta (30) días hábiles para aceptar o rechazar el ofrecimiento indicado. En el caso que el Concesionario rechace el ofrecimiento dichas áreas no podrán ser arrendadas, cedidas o asignadas a terceros en condiciones más favorables que aquellas que fueron ofrecidas al Concesionario.

En todos los casos tanto el Concedente como CORPAC deberán considerar la limitación de competencia a la cual se encuentran sujetos en virtud de lo previsto en el tercer párrafo de la cláusula 5.5 del presente Contrato."

El área de la concesión del Aeropuerto se encuentra rodeado de terrenos pertenecientes al Estado, las mismas que están en su mayoría en posesión de las Fuerzas Armadas o de CORPAC, siendo la extensión de dichas áreas (1'099,372.95 m²) equivalente a casi la mitad de la extensión del área entregada al Concesionario (2'327,730.02 m²).

Dadas las actuales limitaciones de espacio que enfrenta el Concesionario, conforme se les comunicó mediante diversas comunicaciones³², la entrega de dichas áreas al Concesionario es de vital utilidad para el cumplimiento de las etapas de desarrollo del Aeropuerto (posiciones de estacionamiento para aeronaves, instalaciones de carga y hangares de mantenimiento), considerando la demanda proyectada. A la luz de las coordinaciones realizadas por nuestra representada con los diversos usuarios del aeropuerto y considerando la entrega de terrenos expropiados, en un solo momento, para el año 2009, hemos reformulado las necesidades de áreas:

- Hangares de mantenimiento: Parte de las áreas junto a la Cabecera 15 (52,120 m2) en el extremo norte del Aeropuerto, adelantando el proceso de expropiación, para el 2007.
- Posiciones de estacionamiento: el aeropuerto contará con un déficit de dos posiciones de estacionamiento hasta el 2008, el cual será cubierto con la nueva entrega de terrenos expropiados al 2009.
- Instalaciones de carga: Se satisface la demanda hasta el 2014.

La entrega de dichas áreas ya ha sido requerida al Concedente, conforme a las cartas antes mencionadas.

Dentro de ese contexto, esta modificación permitiría dotar al Concesionario de un derecho de preferencia que le permita tener la primera opción a efectos de utilizar las áreas colindantes con el Aeropuerto, siempre que las mismas vayan a ser objeto de algún cambio de uso o posesión por parte las Fuerzas Armadas o de CORPAC.

43. Modificaciones al Numeral 2 del Anexo 11

- "2. De la Responsabilidad del Estado Peruano
El Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encargará de entregar al Concesionario los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo máximo establecido en el numeral 5.23 del Contrato, y debidamente saneados.

Para tales efectos, se entenderá que los terrenos entregados al Concesionario se encuentran debidamente saneados si es que los mismos están libres de todo vicio, condición, efecto, carga, servidumbre, afectación y/o gravamen que impida, afecte o restrinja, física o jurídicamente, la posesión, el uso y, en general, el absoluto y total Aprovechamiento Económico de dichas áreas. Ello incluye –pero no se restringe a– que las áreas se encuentren no sólo sin ningún tipo de carga registral sino efectivamente desocupadas y listas para que LAP pueda asumir su inmediata posesión física e irrestricto Aprovechamiento Económico.

Para el caso específico de los aspectos medioambientales resultará de aplicación lo establecido en la cláusula decimoctava del Contrato de Concesión."

³² Entre las cartas enviadas podemos mencionar:

- Carta LAP-GAC-C-2004-300 (20.09.04).
- Carta LAP-GAC-C-2004-0342 (09.11.04).
- Carta LAP-GCCO-C-2004-00106 (29.11.04).
- Carta LAP AIJC-CA-CPMO-DGA-050774-CB (14.07.05).
- Carta LAP-GCCO-C-2005-00093 (14.07.05).
- Carta LAP AIJC-CA-CPMO-MTC-050879-CB (12.09.05).
- Carta LAP-GCCO-C-2006-00004 (06.01.06).

Dicha aclaración es realizada de manera concordante con lo establecido por OSITRAN mediante Resolución de Consejo Directivo No. 050-2005-CD-OSITRAN de fecha 22.08.2005, la misma que aprueba el Informe No. 051-05-GAL-OSITRAN, en la cual se interpreta los alcances del término 'saneamiento' contenidos en este Anexo.

Al respecto, es necesario resaltar que, tanto para efectos de la mencionada Resolución como del referido Informe, uno de los criterios fundamentales a ser considerados para la determinación de los alcances de la obligación de entregar terrenos saneados por parte del Concedente, es asegurarse que los mismos puedan ser utilizados por el Concesionario satisfaciendo la finalidad para la cual se le están entregando en posesión. Ha sido precisamente dicho criterio el utilizado para la elaboración de la propuesta de aclaración de la presente cláusula.

Sin perjuicio de ello, estando a la solicitud de modificación planteada respecto de la cláusula decimooctava del Contrato de Concesión, el tratamiento de los aspectos ambientales vinculados a la entrega de dichos terrenos estaría sujeto al régimen específico recogido en dicha cláusula. En consecuencia, el Concesionario remediaría los pasivos ambientales generados con anterioridad a la recepción de dichos terrenos en caso el Concedente no contara con los recursos económicos requeridos a efectos de llevar a cabo las actividades de limpieza y mitigación del daño ambiental a su cargo, con el consecuente descuento de la Retribución del costo de dichas actividades.

44. Aclaración del numeral 1.1 del Anexo 14

Proponemos modificar el texto del numeral 1.1 del anexo 14 de la manera siguiente:

"1.1. Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)

Para efectos del diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación de los Bienes de la Concesión, el Concesionario deberá cumplir con los "Requisitos Técnicos Mínimos" (RTM), establecidos en el presente anexo así como con lo estipulado en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, según sean modificados periódicamente por el OSITRAN de ser necesario, contando previamente con la opinión *favorable* del Concesionario.

En el caso de los RTM vinculados a las actividades llevadas a cabo por Autoridades Gubernamentales, el cumplimiento de los mismos estará sujeto a lo establecido en la Cláusula 24.11 del Contrato, siendo dicho cumplimiento responsabilidad del Concedente. De igual forma, el Concesionario no será responsable del cumplimiento de aquellos RTM cuya ejecución dependa de las aerolíneas u otros usuarios aeroportuarios."

El primero de los cambios propuestos busca aclarar que la opinión favorable del Concesionario en relación con la modificación de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) por parte de OSITRAN debe ser considerada como un requisito previo para ejecutar dicho cambio. Si bien entendemos que ése es, justamente, el espíritu del texto actual (dado que no tendría sentido indicar la necesidad de la opinión del Concesionario si la intención no fuera condicionar el cambio del RTM a la aprobación previa de éste) creemos conveniente precisar ello en forma literal y con absoluta claridad en el Contrato.

El segundo de los cambios propuestos busca aclarar y dar solución a un problema real que se puede presentar respecto al cumplimiento de los RTM en el Aeropuerto, en aquellos casos en que el cumplimiento de los mismos corresponde a entidades del Estado como ADUANAS,

Dirección Nacional de Migraciones o cualquier otra entidad del Estado que desarrolle actividades en el Aeropuerto.

En ese caso, el incumplimiento de los mencionados RTM por parte del Estado o, en general, de terceros, no podría ser imputado al Concesionario.

45. Modificación del numeral 1.22.1.B.7 del Anexo 14:

Proponemos modificar el texto del numeral 1.22.1 del Anexo 14 de la manera siguiente:

"B) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales

[...]

7. Los corredores de circulación del espigón deben tener un ancho mínimo de 10 m., debiendo mantener como mínimo un ancho de 5 m. libres de obstáculos.

[...]"

Esta modificación busca permitir al Concesionario el desarrollo de actividades comerciales al interior del corredor de circulación del espigón, como ocurre en diversos aeropuertos en el continente (por ejemplo los aeropuertos de Santiago de Chile, Panamá, Quito y algunos aeropuertos de los Estados Unidos de Norteamérica, tales como Atlanta y Houston). Esto se vuelve más importante en el caso de aquellos aeropuertos que son hub y que, debido a ello, tienen un importante número de pasajeros de transferencia, lo cual les permite un mayor desarrollo comercial al interior de sus espigones.

46. Modificación del numeral 1.25 del Anexo 14

Proponemos que se modifique el numeral 1.25 del Anexo 14 de la siguiente manera:

"1.25 Jardinería/Grass

Jardinería, grass u otra alternativa que deberá ser propuesta por el Concesionario para a efectos de cubrir el área total que, considerando las necesidades operacionales del Aeropuerto, permita controlar la erosión y el polvo, así como limitar o impedir el peligro aviario. Estas áreas están constituidas por la parte nivelada de las franjas a los lados de las pistas, calles de rodaje y del área de seguridad al extremo de la pista (RESA) del Aeropuerto campo aéreo." que no está cubierta por pavimento, considerando la necesidad operacional de controlar la erosión y el polvo, así como limitar o impedir el peligro aviar.

Si bien el texto de dicho numeral ya ha sido modificado por OSITRAN mediante la Resolución de Consejo Directivo No. 029-2006-CD-OSITRAN de fecha 26.05.2006, consideramos indispensable incorporar algunas modificaciones adicionales al mismo, a efectos que los alcances de las obligaciones del Concesionario se ajusten a lo contenido en nuestra Propuesta Técnica.

Al respecto, debemos indicar que nuestra solicitud de modificación es efectuada luego de haber determinado que, en caso se mantuviera el texto actual del referido numeral, la ejecución de las obligaciones contenidas en el mismo resultaría **inviabile**, además de **ineficiente**, ya que -desde el punto de vista operacional- las mismas exceden las necesidades

reales para el tratamiento de control de erosión y polvo en las áreas no pavimentadas del Aeropuerto³³.

Sobre el particular, consideramos pertinente tomar en consideración lo siguiente:

- o El requerimiento inicial contenido en las Bases de la Licitación para la Concesión del Aeropuerto, consideraba la implementación de una solución para el control de erosión en la zona de la plataforma, sin establecer la extensión de terreno a ser tratado, sugiriéndose únicamente un monto de inversión.
- o Durante la etapa de consultas la COPRI modificó este requerimiento, señalando que el mismo se extendería a todas las áreas no pavimentadas del Aeropuerto, sin embargo **no modificó el monto de inversión sugerido en las Bases.**
- o Conforme a la Circular N° 13, Consulta N° 14 - emitida durante el proceso de licitación del AIJCh - se estableció que la referencia efectuada a la superficie no pavimentada en el lado aire del Aeropuerto respondía a la necesidad de controlar la erosión y el polvo en dicha zona, con la finalidad de garantizar la seguridad operacional en la misma.
- o En atención a lo expuesto, resulta claro que esta implementación debía realizarse respecto de las áreas de seguridad no pavimentadas del lado aire del aeropuerto (correspondiente a la parte nivelada de la franja de la pista³⁴ y calles de rodaje, la misma que comprendía aproximadamente 44.1 ha.) y no de la totalidad de las áreas no pavimentadas del Aeropuerto, ello como consecuencia que: (i) el único monto de inversión propuesto por el Consorcio para este sub-proyecto ascendió a la suma de US \$1,575,208.00, lo cual corresponde a la implementación de 44.1 ha. y, (ii) conforme a la respuesta de la Consulta 14 de la Circular 13 antes mencionada, la finalidad del referido sub-proyecto siempre ha sido garantizar adecuado el control de erosión y polvo para el lado aire del Aeropuerto.³⁵

Para mayor claridad de nuestros argumentos, consideramos pertinente señalar que el Anexo 6 del Contrato de Concesión (Propuesta Técnica) establece lo siguiente:

“Diseño del Sitio y del Paisaje

“Plantaciones y decoración con áreas verdes serán utilizadas alrededor del terminal y de las áreas de estacionamiento así como al interior del terminal y en el campo aéreo. Las plantas

³³ Según los planes de expansión del Aeropuerto, estas áreas ascienden actualmente a 115.49 hectáreas. Una vez incorporados los terrenos a ser expropiados por el Estado, la extensión de dichos terrenos se incrementaría en 542.71 hectáreas adicionales).

³⁴ 5.3 FRANJAS DE PISTA

Nivelación

5.3.10 La parte de una franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos, debería proveer, hasta una distancia de por lo menos 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4 del eje de la pista y de su prolongación, un área nivelada en atención a los aviones a que está destinada la pista en el caso de que un avión se salga de ella. (Manual de diseño de aeródromos OACI. - Doc 9157-AN/901).

³⁵ Solo a efectos informativos, debemos indicar que el cumplimiento actual del referido numeral conllevaría inversiones adicionales a las proyectadas por un importe de alrededor de US \$150 millones de dólares americanos, a ser invertidas hasta el final de la Concesión. Dicho monto no se encuentra previsto ni dentro de la propuesta del Consorcio, ni tampoco dentro de los actuales planes de inversión del Concesionario, por ser una inversión a todas luces innecesaria e ineficiente.

utilizadas en los exteriores, serán oriundas de la zona y resistentes a la escasez de agua, y serán regadas con agua reciclada.

[...]

Se plantará jardín en las zonas graduadas y sin pavimento de la pista de aterrizaje y de las pistas de rodaje con el fin de controlar la erosión y el polvo. Agua tratada será utilizada para la irrigación de dichas áreas."

[...]

Propuesta Técnica - Volumen 1 – Pag. 059
 Consorcio Frankfurt - Bechtel – Cosapi

[...]

Tabla de Costos K

Presupuesto del Plan Maestro Detallado
 Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
 (Véase Bases Inciso 6.6.3.1.1)

Fecha: Agosto 2000

Nombre del Proponente: Consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	METRADO	PRECIO UNITARIO	PARCIAL	TOTAL
7.00	Relleno del Area de Plataforma del Terminal					
	Constr.Area Plataforma Fase 1	m ²	28,710	\$149	\$4,268,615	
	Iluminación Area Plataforma Fase 1	m ²	28,710	\$8.37	\$240,172	
	Construcción del Area de Plataforma	m ²	40,360	\$149	\$6,000,742	
	Iluminación Area Plataforma	m ²	40,360	\$8.37	\$337,630	
	Jardinería en áreas abiertas existente	m ²	441,000	\$4	\$1,575,208	
						\$12,422,368

En consecuencia, de la revisión de la Tabla de Costos K, se desprende que - al momento de la Propuesta Técnica - el referido sub-proyecto solo previó el tratamiento de un área de 441,000 m², es decir 44.1 hectáreas.

Por otro lado, el alcance actual del referido sub-proyecto muestra un tratamiento respecto de un área de 51.55 hectáreas, la cual comprende: las partes niveladas de las franjas de las pistas, las partes niveladas de las franjas de las calles de rodaje y adicionalmente la parte nivelada de la franja de las cabeceras existentes. Es necesario resaltar que este alcance solo abarca una porción del total de 115.49 hectáreas actualmente no pavimentadas en el Aeropuerto, ya que esa es la extensión que debe ser tratada a efectos de cumplir con la finalidad perseguida. Adicionalmente, es necesario hacer notar que las 51.55 hectáreas a ser tratadas conforme al sub proyecto, exceden a las 44.1 hectáreas inicialmente proyectadas por el Consorcio, lo cual se encuentra plenamente justificado en la necesidad de cumplir con una finalidad (contar con una operación segura en el Aeropuerto) más que con una extensión concreta tratada.

En cuanto al periodo posterior al Año 8 - específicamente en lo referido al momento en que el Concesionario recibirá los terrenos adicionales para la construcción de la segunda pista de aterrizaje - el texto actual del numeral generaría graves impactos negativos desde el punto de vista económico. Así, bajo las condiciones actuales, se debería llevar a cabo el tratamiento de la totalidad de áreas recibidas, de manera independientemente de que exista o no una necesidad operativa de tratarlas o -en el extremo- sin importar si existe o no una segunda pista de aterrizaje en ese momento.

Por lo tanto, el interés del Concesionario está enfocado en cumplir de manera eficiente con los requerimientos operacionales dentro de los costos estimados por el Consorcio, ya que si se tratara de la "totalidad" de áreas, sin importar el criterio de necesidad operacional (las partes niveladas de las franjas que tienen un impacto en la operación), se generaría un doble impacto económico como consecuencia de: (i) el alcance del proyecto, debido a su significativo impacto económico, y (ii) la temporalidad de la inversión, en el sentido que no solo se invertiría en áreas donde no exista un requerimiento operativo, sino que el Concesionario también tendría que efectuar una inversión que resulta innecesaria al momento de recibir las nuevas áreas expropiadas (más aún en el extremo en el que aun cuando no exista una segunda pista de aterrizaje en operación).

En ese sentido solicitamos tomar en consideración que éste exceso de inversión conllevará necesariamente un significativo incremento de la TUUA, dentro del proceso de revisión tarifaria que se llevará a cabo en el AIJCh, ello como consecuencia de la realización de inversiones significativas e ineficientes, lo cual finalmente atenta contra el principio fundamental de la "sostenibilidad" de la Concesión.

47. Modificación del numeral 1.27 del Anexo 14

Proponemos que se modifique el numeral 1.27 del Anexo 14 de la siguiente manera:

"1.27 Período Inicial"³⁶ - Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años

Referirse a la lista del Proyecto de Desarrollo ubicada en el siguiente Cronograma con Cuadros de Barras. (Véase Cronograma en bolsa al final del Anexo 6, Volumen 3 de 3).

CRONOGRAMA DE DESARROLLO DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS.

PERIODO INICIAL³⁶ - PRIMEROS 8 AÑOS DE DESARROLLO MINIMO REQUERIDO DEL CONTRATO DE CONCESION PARA EL PROGRAMA DE MODERNIZACION DEL AEROPUERTO.

Durante los primeros treinta y seis (36) meses, así como el cuadragésimo segundo (42) mes y al cuarto año, contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, las sumas de US\$ 25'000,000.00 (Veinticinco millones de Dólares), US\$ 80'000,000.00 (Ochenta millones de Dólares) y US\$ 110'000,000.00 (Ciento diez millones de Dólares), respectivamente, del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Período Inicial, efectuando las obras que, **como referencia**, se indican a continuación:

0. Movilización, Planificación, y Preparación de Documentos Estándares del Programa
1. Reubicación de Catering
2. Investigaciones Ambientales & Geotécnicas;
Investigaciones Estructurales del Terminal de Pasajeros
3. Ampliación de los Espigones Existentes y
Construcción de Aduana Nacional incluyendo

³⁶ Octava Modificación – Circular 039-00-CEA

- Sistema de Manejo de Equipaje
4. Rellenar islas en Zona de Plataforma
 5. Demolición del Campo Faucett y Construcción de Zona Plataforma
 6. Construcción del Cerco Aeroportuario y Zonas de Almacenaje de Contratistas ubicadas a los dos extremos norte y sur del Terminal
 7. Rellenar Zona de Plataforma, Instalación del Ducto para la Red de Distribución de Combustible y Ajustes a la Planta de Combustible Existente
 8. Ampliación al Terminal Internacional, Zona de Aduana Internacional y Salón de Salidas
 9. Remodelación del Terminal Existente
 10. Construcción de la Zona de Manejo de Equipaje de Salida Internacional & Adquisición del Sistema de Manejo de Equipaje
 11. Construcción de Nuevo Espigón Internacional ~~44~~ 7 Gates de Contacto y 4 Gates Remotos
 12. Adquisición, Transporte al sitio e Instalación de ~~44~~ 7 Puentes de Abordaje (Mangas) para Nuevo Espigón Internacional
 13. Construcción de Trituradoras, Ampliación al Incinerador y Ampliación a la Estación de Bomberos
 14. Construcción de Nueva Pista de Rodaje
 15. Nueva Circulación al Terminal y Carriles Vehiculares de Llegadas/Salidas de Pasajeros; Áreas Verdes, Jardinería y Sistema de Irrigación en el Campo de Aviación o otra alternativa eficiente para controlar la erosión y el polvo, Vías Públicas y Estacionamiento.
 16. Nueva de estructura para Hangar de Aviación General y Reubicación del Techo del Hangar Faucett
 17. Demolición de la estructura del Hangar Faucett y Construcción de la Zona de Plataforma
 18. Construcción de Ampliación a la Planta de Combustible – Fase I
- Las Obras Complementarias serán construídas obligatoriamente dentro de los primeros ocho años de Vigencia de la Concesión.”

El presente cambio está en línea con las modificaciones a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) contenidos en el numeral 1.20 (Mangas) y 1.25 (Jardinería / Grass) del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

48. Modificación de las tablas de Escalas Variables para el desarrollo de infraestructura del terminal internacional y terminal nacional del Anexo 19.

Proponemos modificar las tablas de Escalas Variables para el desarrollo de infraestructura del terminal internacional y terminal nacional, así como la inclusión de unas notas al pie de las mismas, conforme al texto siguiente:

“ESCALA VARIABLE” PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA DEL TERMINAL INTERNACIONAL

Agosto, 1999

Categoría 15	105,000	34	10.2 M
		33	
Categoría 14	100,000	32	9.5 M
		31	
Categoría 13	95,000	30	8.8 M
		29	
Categoría 12	90,000	28	8.1 M
		27	
Categoría 11	85,000	26	7.4 M
		25	
Categoría 10	80,000	24	6.7 M
		23	
Categoría 9	75,000	22	6.0 M
		21	
Categoría 8	70,000		5.5 M
		20	
Categoría 7	65,000		5.0 M
		19	
		18	
Categoría 6	60,000		4.5 M
		17	
Categoría 5	55,000		4.0 M
		16	
Categoría 4	50,000	15	3.5 M
		14	
Categoría 3	45,000		3.2 M
		13	
Categoría 2	40,000	13	2.85 M
		12	
Categoría 1	35,000		2.5 M
	AREA DEL TERMINAL	POSICIONES AERONAVES	TOTAL ANUAL PASAJEROS INTERNACIONALES <u>DE SALIDA</u>

**“ESCALA VARIABLE” PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA
DEL TERMINAL NACIONAL**

Agosto, 1999

Categoría 12	80,000	32	10.75 M
		31	
Categoría 11	75,000	30	9.0 M
		29	
Categoría 10	70,000	28	8.35 M
		27	
Categoría 9	65,000	26	7.7 M
		25	
Categoría 8	60,000	24	7.05 M
		23	
Categoría 7	55,000	22	6.4 M
		21	
Categoría 6	50,000	20	5.75 M
		19	
Categoría 5	45,000	18	5.13 M
Categoría 4	40,000	17	4.5 M
		16	
Categoría 3	35,000	15	3.71 M
		14	
Categoría 2	30,000	13	2.93 M
		12	
Categoría 1	25,000	11	2.15 M
	AREA DEL TERMINAL	POSICIONES AERONAVES	TOTAL ANUAL PASAJEROS NACIONALES <u>DE</u> <u>SALIDA</u>

Notas:

1. El Anexo 19 establece rangos referenciales para la verificación del desarrollo de la infraestructura en el AIJCH.

2. El número de pasajeros se estimará en base al total anual de pasajeros nacionales o internacionales de salida según FAA AC 150/5360-13.
3. El número de posiciones de aeronaves se determinará independientemente para vuelos internacionales y nacionales.
Las posiciones compartidas podrán ser contabilizadas como dos posiciones independientes debido a su doble función.
A efectos de contabilización de posiciones se contarán todas las posiciones de aeronaves disponibles incluyendo las de aviación general, las de carga, las de mantenimiento y las de pernocte.
4. El área de terminal en m² se determinará independientemente para vuelos internacionales y nacionales.
El área compartida (32% en el caso del AIJCH) podrá ser contabilizada dos veces (como área nacional e internacional) debido a su doble función."

Dichas modificaciones buscan concordar el texto del Anexo 19 del Contrato de Concesión con los cambios introducidos en el Numeral 1.19 del Anexo 14 del mismo contrato, como consecuencia de lo resuelto por OSITRAN mediante Resolución del CD de OSITRAN 038-2006-CD-OSITRAN de fecha 06 de julio de 2006, con relación a las modificaciones de los Requisitos Técnicos Mínimos aplicables al desarrollo de infraestructura en el Aeropuerto.