

MEMORANDO N° 00026-2022-PD-OSITRAN

Para : **MARÍA CRISTINA ESCALANTE MELCHORS**
Secretaria del Consejo Directivo Administración

cc. **JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO**
Gerente General

MARIA TESSY TORRES SANCHEZ
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Referencia : Oficio N°0760-2022-MTC/19

Asunto : Remisión documento “Análisis legal de la primera consulta”

Fecha : 09 de marzo de 2022

Por medio del presente me dirijo a usted, con la finalidad de adjuntar formalmente el documento denominado “**Análisis legal de la primera consulta**”, a fin que sea considerado en la evaluación que venimos realizando, respecto de la solicitud de interpretación al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, solicitado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio N°0760-2022 MTC/19.

Se copia el presente a la Gerencia de Asesoría Jurídica, a efectos que proceda a completar o corregir algún aspecto que considere relevante con relación al documento adjunto.

Atentamente,

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo

Análisis legal de la primera consulta

PRIMERA CONSULTA:

¿El tercer párrafo de la cláusula 1. 26 del Contrato de Concesión del AIJC establece que "... en cualquier momento, durante la Vigencia de la Concesión, si el Concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones..."

Siempre en el supuesto que las modificaciones sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, ¿el Contrato de Concesión del AIJC permite que la modificaciones a las que se hace referencia en el tercer párrafo de la cláusula 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJC alteren las condiciones de operación establecidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión; particularmente, la condición de operación del Aeropuerto con un terminal único; o por el contrario, una operación del AIJC con dos terminales, constituiría un incumplimiento del contrato de concesión?

Al respecto considero que para dar una adecuada respuesta a esta pregunta, hay una serie de aspectos que deben ser resueltos en base al contenido del Contrato de Concesión.

1. ¿El Nuevo Terminal de Pasajeros que es una Mejora Obligatoria puede o no apartarse del diseño establecido en el Plan Maestro Conceptual General contenido en la Propuesta Técnica?
2. ¿Puede a través de una modificación de los Planes, modificarse una Mejora Obligatoria, apartándose de la Propuesta Técnica?
3. Si la anterior respuesta es positiva, cuáles serían los límites.

La respuestas a estas preguntas se encuentran, sin duda, en las disposiciones del Contrato de Concesión y también en las Bases, dado que conforme a la Cláusula 1 del Contrato, cualquier término que no se halle definido en el Contrato tendrá el significado que le atribuyan las Bases.

A continuación analizaremos las reglas que he identificado, sin perjuicio que la Gerencia de Asesoría Jurídica pueda determinar la existencia de otras disposiciones que las complementen o sustituyan.

1. Las Mejoras Obligatorias en el Contrato de Concesión

Al respecto se advierte que la Cláusula 5.6. del Contrato de Concesión, expresamente señala lo siguiente:

***5.6. Mejoras.** Con sujeción a las disposiciones adicionales de esta Cláusula 5, el Concesionario realizará las Mejoras indicadas a continuación, conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato y a los Requisitos Técnicos Mínimos, salvo que se autorice de otra manera por escrito por el Concedente contando con la opinión técnica de OSITRAN.*

Esta es una cláusula que rige para todas las mejoras, ya sean Obligatorias, Eventuales y Complementarias y claramente establece que el contrato SI admite, sin necesidad de recurrir a una Adenda, que el Concedente pueda autorizar algo diferente, con la opinión técnica del OSITRAN.

Al respecto se debe tomar en consideración, lo que establecen las demás disposiciones de esta Cláusula 5, que como ella misma lo manda, deben tenerse en cuenta, encontrando al respecto párrafos específicos para cada tipo de mejora, con diferente contenido.

# CLAUSULA	CONTENIDO DE LA CLAUSULA	COMENTARIO
5.6.1.1. (PERIODO INICIAL)	<p><i>Durante los primeros treinta y seis (36) meses contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 25'000,000.00 (...) para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Período Inicial, <u>conforme al Anexo 6 del presente Contrato.</u></i></p> <p><i>Al cuadragésimo segundo mes (...) US\$ 80'000,000.00 (Ochenta millones de Dólares) (...) <u>conforme al Anexo 6 del presente Contrato.</u></i></p> <p><i>Al cuarto año contado a partir de la Fecha de Cierre, (...) US\$ 110'000,000.00 (Ciento diez millones de Dólares) <u>conforme al Anexo 6 del presente Contrato.</u></i></p>	Estos párrafos por su redacción no admitirían ningún cambio, pues entendemos que al indicar "conforme al Anexo 6" es mandatorio.
5.6.1.1. (PERIODO INICIAL)	<p><i>El pago de la penalidad referida en el párrafo precedente no releva al Concesionario de la obligación de realizar la totalidad de las inversiones mínimas, las mismas que deberán efectuar dentro del Período Inicial, sin perjuicio de la obligación de ejecutar las <u>demás Mejoras Obligatorias establecidas en el Anexo 6 del presente Contrato para el mismo período.</u></i></p>	Este párrafo solo se refiere únicamente al Anexo 6.
5.6.1.1. (PERIODO INICIAL)	<p><i>Asimismo, el Concesionario está obligado a ejecutar las Mejoras en servicios, <u>conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato, durante los primeros seis (6) meses de Vigencia de la Concesión.</u></i></p>	Este párrafo se refiere al únicamente al Anexo 6.
5.6.1.2. (PERIODO INICIAL)	<p><i>Mejoras Eventuales</i> <i><u>Las que en su caso establezca el Anexo 6.</u></i></p>	Este párrafo se refiere al únicamente al Anexo 6.
5.6.1.3. (PERIODO INICIAL)	<p><i>Mejoras Complementarias</i> <i><u>Las que establezca el Anexo 6.</u></i></p>	Este párrafo se refiere al únicamente al Anexo 6.
5.6.2.1. (b) (PERIODO REMANENTE)	<p><i>b) Construir las Mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones.</i> <i>(Aquí es donde se incluye el Nuevo Terminal)</i></p>	Este numeral, por su redacción, permite que la obra se construya conforme al Anexo 6, pero también agrega al Plan Maestro y a sus actualizaciones.

Adicionalmente, debe mencionarse la Cláusula 5.7. del Contrato, que señala:

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, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos*

Realizada esta revisión se advierte que el Nuevo Terminal de Pasajeros se encuentra dentro de tres reglas :

Nuevo Terminal de Pasajeros se debe construir siguiendo:	Anexo 6, salvo que se autorice de otra manera por el Concedente	Cláusulas 5.6. y 5.6.2.1.b.
	Plan Maestro y sus actualizaciones.	Cláusulas 5.6.2.1.b.
	Requisitos Técnicos Mínimos y Estándares Básicos	Cláusula 5.6 y 5.7.

Entonces, dado que es posible que el Nuevo Terminal de Pasajeros no necesariamente sea un calco de la Propuesta Técnica (Anexo 6) , se debe identificar en qué casos puede apartarse un Plan Maestro de lo ofrecido en la Propuesta Técnica, respecto de las Mejoras Obligatorias.

2. Sobre los Planes y su modificación

De la revisión del cuerpo del Contrato se advierte que no existe una mayor definición de cómo se deben elaborar los Planes Maestros Aeroportuarios en el Contrato, sin perjuicio de ello existen algunas cláusulas referidas a su ejecución:

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, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. (...)*

5.10. Planes de Diseño y de Trabajo. *El Concesionario será responsable de que el diseño y el trabajo con relación a cualquier Mejora sean llevados a cabo de tal manera que ésta sea completa y adecuada para los propósitos y de acuerdo con los planos, especificaciones y otros documentos a los que se hace referencia en el presente Contrato y que permitiéndolo su naturaleza sea diseñada y efectuada de manera tal que, adecuadamente mantenida, tenga una vida útil no menor de cincuenta (50) años, o de los años máximos de vida útil que de acuerdo a su naturaleza deba razonablemente tener, así como de implementar todas las medidas requeridas de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.*

De estas disposiciones, no se advierte ninguna cláusula que establezca cómo se pueden elaborar estos planes, pues se encuentran referidas mayormente a plazos o temas de responsabilidad.

Una mayor descripción se encuentra en el Anexo 14 del Contrato, donde se en los numerales 1.26 y 1.29. se señala:

1.26 Cronograma de Revisión para los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario y Documentación del Proceso de Desarrollo de los Proyectos

Durante el proceso de expansión y construcción de la mejor obligatoria el plan maestro será automáticamente actualizado con la aprobación por parte de la DGA del expediente de diseño conceptual correspondiente a la expansión del aeropuerto

Luego de transcurridos 3 años posteriores a la finalización de la mejora obligatoria el concesionario presentará una actualización del plan maestro del aeropuerto para los periodos posteriores y hasta el término de la concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de 5 años luego de la aprobación del plan maestro que lo antecede.

Asimismo en cualquier momento durante la vigencia de la concesión si el concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el concesionario podrá solicitar al concedente la evaluación de dichas modificaciones siendo de aplicación para tales efectos estipulado en la cláusula 5 .10 del Contrato. Los planes deberán ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI y IATA y las leyes aplicables.

1.29. Documentación Descriptiva y el Proceso de Desarrollo de los Proyectos de los Planes Maestros Aeroportuarios.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad.

Las etapas de desarrollo y de evaluación formal por parte de OSITRAN, de cada proyecto, serán las siguientes:

- Etapa de Desarrollo 1 - Planificación.*
- Etapa de Desarrollo 2 - Programación.*
- Etapa de Desarrollo 3 - Diseño esquemático.*
- Etapa de Desarrollo 4- Desarrollo de diseño.*
- Etapa de Desarrollo 5 - Preparación de los planos y especificaciones técnicas de construcción.*
- Etapas de revisión (...)*

Solo el numeral 1.26. del Anexo 14 del Contrato señala que los planes deberán ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI y IATA y las leyes aplicables. En todas las demás disposiciones contenidas en los numerales 1.29 y 1.26 parece haberse privilegiado el tema procedimental, más allá del contenido, límites y relación que estos planes podrían tener respecto al Anexo 6 (Propuesta Técnica) que nos ocupa.

No obstante, podemos identificar algunas reglas en el Contrato que nos dan una idea del límite que pueden tener estos planes en cuanto a su contenido y respeto a lo ofertado en la Propuesta Técnica.

3. Los Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato y la sección 1 del Anexo 6 de las Bases

Una primera regla es la referida al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos, que sin duda son de obligatorio cumplimiento y que en su texto aluden directamente a la obligación de cumplir con la sección 1 del anexo 6 de las Bases.

1.51. “Requisitos Técnicos Mínimos” significa aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato, según sean modificados o actualizados periódicamente por el OSITRAN contando con la opinión del Concedente y el Concesionario, o a requerimientos de éstos, en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de de pasajeros y carga en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.

Se puede concluir entonces que ningún Plan Maestro podría obviar los requisitos técnicos mínimos y que de ser actualizados necesariamente deberían respetar lo estipulado en la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases.

Es interesante advertir que no se refiere al Anexo 6 del Contrato, sino al Anexo 6 de las Bases, el mismo que está referido en su Sección 1 a los “Términos Técnicos de Referencia” que el Concesionario del Aeropuerto se ha obligado a cumplir. Entre ellos se consignan, entre otros, requisitos de calidad, requisitos de protección del medio ambiente, especificaciones viales, capacidad de operación anual, códigos y normas de calidad. También se consignan los requerimientos del edificio terminal tanto en que lo que corresponde al hall para chequeo de pasajeros, área para despedidas, áreas verdes y jardinería.

Debemos hacer notar que entre estos aspectos no se advierte la exigencia de único terminal.

4. Reglas para la elaboración de los planes contenidas en el numeral 1.34 de la Sección 1 del anexo 6 de las Bases: “Términos Técnicos de Referencia”

Adicionalmente, debe señalarse que en el numeral 1.34 de la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases, se establecen las reglas para la elaboración de los planes indicándose lo siguiente:

1.34. Cronograma de revisión para el Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario, Plan Maestro Conceptual General de Desarrollo

El Plan Maestro Conceptual General de Desarrollo del Aeropuerto

El Plan Maestro Conceptual General de Desarrollo del Aeropuerto, el cual debe ser remitido como parte de los documentos de la Propuesta Técnica debe ser preparado de acuerdo con el artículo 6.6.3. de la sección 6.6 de los términos de referencia.

Plan Maestro Conceptual Detallado de Desarrollo

El Plan Maestro Conceptual Detallado Inicial de Desarrollo, así como los gastos relacionados a la ejecución de dicho plan, el primer programa de trabajo y presupuesto respectivo deberán ser remitidos al OSITRAN dentro de los 180 días calendario siguientes a la Guion.fecha de cierre.

El Plan Maestro Conceptual Detallado de Desarrollo debe ser preparado de acuerdo con las normas de la OACI, FAA, IATA y el Anexo 6 Sección 3.0 criterios de implementación para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria

Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario actualizados

Durante los primeros 10 años de vigencia de la concesión los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser actualizados por lo menos cada 2 años y remitido al OSITRAN para su revisión.

Durante los restantes 20 años de vigencia de la concesión los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser actualizados por lo menos cada 5 años comenzando con el 10º año de vigencia de la concesión. Después de cada actualización los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser remitidos a OSITRAN para su revisión y posterior aprobación o desaprobación.

Los planes maestros de desarrollo aeroportuario actualizados deben ser preparados de acuerdo a la norma de la OACI, FAA e IATA y al Anexo 6: Sección 3.0 Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria.

De la anterior disposición transcrita perteneciente a la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases, se advierte que la actualización de los planes maestros, no puede dejar de respetar obligatoriamente las normas de la OACI, FAA e IATA y la Sección 3.0 del Anexo 6 de las Bases, referido a Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria.

En dicha Sección 3.0 se abordan temas referidos al nivel de servicio establecido, a los estándares de niveles de servicio para el desarrollo de la infraestructura, a las escalas variables para el desarrollo de la infraestructura. En el numeral 3.2. se refiere a los objetivos del diseño de terminales, así como a diferentes aspectos referidos al edificio del terminal, indicando una serie de objetivos que se deben cumplir, como por ejemplo las distancias máximas que caminará un pasajero sin asistencia, se mencionan algunos criterios como que no debe exceder en ningún caso los 300 M y se indica que será una norma. Además, también se establecen una serie de criterios para el diseño del edificio terminal. En las cuales se señala por ejemplo que las salas de embarque deberán albergar aproximadamente un 80% de pasajeros a un mínimo de 1.45 m² por pasajero y un 20% de los pasajeros de pie, con 0.93 m² por cada uno. Entre todas las normas indicadas en esta sección, no se advierte ninguna exigencia o preferencia por un terminal de un solo techo.

La disposición bajo comentario además es coherente con lo indicado en la Circular N° 12 del concurso, que a continuación se pasa a explicar.

5. Circular N° 12

La Circular N°12 del Concurso es citada en respuesta a la Consulta número 59 de la Circular N°13 del Concurso, en la que se preguntaba lo siguiente.

CONSULTA N° 59 de Circular 13

Por favor. Confirmarnos si el plan maestro proporcionado por el postor como parte de su propuesta técnica será de obligatorio desarrollo durante el periodo de la concesión (en caso de resultar ganador) o si será posible efectuar ajustes y/o actualizaciones periódicas según el volumen real de tráfico que se genere en el futuro.

Respuesta. Por favor. Remitirse la novena modificación de la circular Nro 0012-99-CEA y al punto 5.6.1. del Contrato de Concesión.

La respuesta del Comité para saber si el Plan Maestro proporcionado por el postor como parte de su Propuesta Técnica, es de obligatorio desarrollo durante el periodo de la concesión o puede ser actualizado es remitirse a:

- (i) punto 5.6.1 del Contrato de Concesión; y
- (ii) (ii) La novena modificación de la circular número 12.

Por su parte, el numeral 5.6.1. del modelo de Contrato, señala:

5.6.1. Durante el Periodo Inicial

5.6.1.1 Mejoras Obligatorias:

Las indicadas en el Anexo 6.

El Concesionario está obligado a iniciar la construcción de las Mejoras Obligatorias dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la Fecha de Cierre y concluir la construcción de las Mejoras Obligatorias antes de la finalización del Periodo Inicial.

Durante los primeros cuarenta y dos (42) meses contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 100'000,000.00 (cien millones de dólares) del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Periodo Inicial, conforme al Anexo 6 del presente Contrato.

El incumplimiento del Concesionario de las inversiones mínimas a que se refiere el párrafo precedente no será causal de Caducidad de la Concesión. Sin embargo, de verificarse dicho incumplimiento, el Concesionario deberá pagar una penalidad equivalente al 30% del monto dejado de invertir para esos periodos; sin perjuicio de la aplicación de la penalidad establecida en la Cláusula 5.8 del presente Contrato.

El pago de la penalidad referida en el párrafo precedente no releva al Concesionario de la obligación de realizar la totalidad de las inversiones mínimas, las mismas que deberán efectuar dentro del Periodo Inicial, sin perjuicio de la obligación de ejecutar las demás Mejoras Obligatorias establecidas en el Anexo 6 del presente Contrato para el mismo período.

Asimismo, el Concesionario está obligado a ejecutar las Mejoras en servicios, conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato, durante los primeros seis (6) meses de Vigencia de la Concesión.

La demora en el cumplimiento de las Mejoras en servicios, a que se refiere el párrafo precedente, dará lugar a la aplicación de lo estipulado en la Cláusula 5.8 del presente Contrato.

5.6.1.2 Mejoras Eventuales

Las que en su caso establezca el Anexo 6.

5.6.1.3 Mejoras Complementarias

Las que establezca el Anexo 6.

La construcción de las Mejoras Complementarias deberá estar concluida antes del término del Período Inicial

De lo indicado, durante el Período Inicial, debería entenderse que la ejecución de las mejoras señaladas no habría admitido modificaciones, ni siquiera a través de los planes. Cabe señalar que dentro estas mejoras no está comprendida la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros que pertenece al Período Remanente.

Por su parte, la Circular 12 en su novena modificación señala lo siguiente.

LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL ESPECIAL PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ.

Circular número 0012-99-CEA

Modificaciones a las bases.

Novena modificación.

Anexo 6 se las bases Sección 1.0 Requisitos técnicos mínimos, añade el artículo 1.35.

1.35. Revisión para el plan maestro de desarrollo aeroportuario.

Plan maestro conceptual de desarrollo.

El Plan Maestro Conceptual de Desarrollo del Aeropuerto, el cual debe ser remitido como parte de los documentos de la Propuesta Técnica, debe ser preparado de acuerdo con el Artículo. 6.6.3 de la Sección 6.6 de los Términos de Referencia.

Plan maestro detallado de desarrollo.

El Plan Maestro Inicial de Desarrollo debe ser remitido al OSITRAN para su revisión, aprobación, desaprobación y/o revisión de los requerimientos no excediéndose de 9 meses después del inicio del Contrato de Concesión.

El Plan Maestro Detallado de Desarrollo debe ser preparado de acuerdo con las normas de la OACI, FAA e IATA y el Anexo N° 6, Sección 3.0. Criterios de implementación para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.

Plan maestro de desarrollo aeroportuario actualizado.

Durante los primeros 10 años de vigencia de la concesión, los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser actualizados, por lo menos cada 2 años, y remitido al OSITRAN para su revisión.

Durante los restantes 20 años de vigencia de la concesión, los planos maestros de desarrollo aeroportuario deben ser actualizados, por lo menos cada 5 años, comenzando con el 10º año de vigencia de la concesión. Después de cada actualización, los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser remitidos al OSITRAN para su revisión y posterior aprobación o desaprobación.

Los planes maestros de desarrollo aeroportuario actualizados deben ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI, FAAA e IATA y al Anexo N° 6, Sección 3.0 Criterios de implementación para el desarrollo de infraestructura aeroportuaria.

De esta circular se advierte, en su último párrafo que los Planes Maestros de Desarrollo deben ser actualizados de acuerdo a las normas de la OACI, FAA e IATA y el Anexo 6-Sección 3.0: Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria.

La mención al Anexo 6-Sección 3.0: Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria no es una simple coincidencia, sino sigue una lógica dentro de las exigencias del Concurso, pues este texto es similar al numeral 1.34 la Sección 1 del anexo 6 de las Bases, "Términos Técnicos de Referencia", antes mencionado, donde se señala en el último párrafo que "*Los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario actualizados deben ser preparados de acuerdo a las normas de OASI, FAA y IATA y al Anexo 6: Sección 3.0 Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria.*"

6. Bases Consolidadas del Concurso

Finalmente cabe señalar que en las Bases Consolidadas del Concurso, en el Numeral 6.6.3.1, donde se mencionan los documentos a presentar en la Propuesta Técnica, se indica claramente como aspectos necesariamente debe contener la propuesta los siguientes:

- El cumplimiento de las normas OASI, FAA e IATA., a través de un diagrama del aeropuerto con los detalles de cada función aeronáutica específica que se prevea como parte del periodo inicial con relación a estas normas.
- El requisito que los planes maestros deban tener en cuenta sistemas de dos pistas paralelas con umbrales escalonados para operaciones simultáneas de instrumentos y baja visibilidad, a construirse durante la vigencia de la concesión, con una separación de línea central a línea central de 1070 M.
- Demostrar que los planes maestros cumplen con cada uno de los Requisitos Mínimos establecidos en las secciones 1.1. a 1.33 del Anexo 6. Con lo cual, nuevamente se alude a la Sección 1.0 del Anexo 6 de las Bases, en plena coincidencia con lo que actualmente establece el Contrato de Concesión en el numeral 1.51.
- Sobre el edificio terminal solamente se señala que la nueva estructura del edificio terminal será diseñada para la ampliación de una tercera planta en el futuro. Nada se dice de un terminal de un solo techo. Sin embargo, sobre esta característica, se advierte en el numeral 146 del Informe Conjunto 19-22 alcanzado por las áreas, que se trataría de un RTM de diseño y que si durante el proceso constructivo se determina que la mejor opción para el flujo de los usuarios, es solo dos pisos de terminal se modificará el diseño conceptual. Aspecto que llama la atención, pues se trata de un requisito previsto como condición para la presentación de la propuesta, sin embargo ahí si se admite la posibilidad de modificaciones.

CONCLUSIONES

Las conclusiones respecto de este tema, luego de revisado el Contrato, las Bases y los documentos del Concurso es clara, no existen contradicciones, ni ambigüedades que justifiquen dar inicio a una interpretación, salvo mejor parecer.

1. De los documentos mencionados se concluye que en cualquier momento durante la vigencia de la concesión si el concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el concesionario podrá solicitar y el concedente evaluar dichas modificaciones. La aplicación de la Clausula 5.10 en modo alguno enerva esta potestad. (Numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión).
2. Sí es posible realizar las mejoras de manera distinta al Anexo 6 (Propuesta Técnica) siempre que se cumplan con determinadas formalidades. (Cláusula 5.6.)
3. El cambio de la mejora obligatoria se dará a través de la modificación del Plan Maestro Conceptual General contenido en la Sección 2 del Anexo 6- Propuesta Técnica (Circular 12-99-CEA) salvo en los siguientes aspectos:
 - 3.1. Normas de OACI, IATA y FCC. (Numeral 1.26 del Anexo 14, Numeral 1.34 de la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases, Circular N° 012-99-CEA y numeral 6.6.3.1 de las Bases Consolidadas)
 - 3.2. Requisitos Técnicos Mínimos (Numeral 1.51. de la Cláusula 1, Cláusulas 5.6, 5.7 y Numeral 6.6.3.1 de las Bases Consolidadas)
 - 3.3. Sección 1 y Sección 3 del Anexo 6 de las Bases- Términos de Referencia Técnicos. (Cláusula 1.51 , Circular 12 y Numeral 1.34 de la Sección 1 mencionada)
 - 3.4. Criterios mínimos contenidos en las Bases Consolidadas. (Bases Consolidadas)

Solo cabe indicar que, a diferencia de la existencia del sistema de dos pistas paralelas con umbrales escalonados para operaciones simultáneas que fueron un requisito solicitado como requerimiento mínimo en las Bases, ello no sucede con la condición de la operación con un solo Terminal de Pasajeros, que aparece descrito como numeral 2.2.1.C.1, en la página 221 del Anexo 6 – Propuesta Técnica, de las Bases, como parte del Plan Maestro Conceptual General, que como ya se ha demostrado sí puede sufrir cambios, siempre que se cumpla con los ítems antes señalados.

Finalmente, en el último párrafo del anexo Único que se acompaña al informe alcanzado por las áreas se menciona que el Nuevo Terminal de Pasajeros es considerado una Mejora Obligatoria a partir de la suscripción de la Adenda 7, la cual en su numeral 5.3 de la Cláusula Quinta de la Adenda 7, dispone que la construcción del terminal único debe implementarse dentro del plazo de 06 años conforme al Anexo 6.

El texto no ha sido adecuadamente transcrito de la Adenda 7, pues pareciera indicar que necesariamente el Terminal de Pasajeros debe implementarse conforme al Anexo 6. Sin embargo, lo que señala textualmente este párrafo es algo distinto que a continuación se transcribe.

“ 5.3. El concesionario declara que la construcción del nuevo terminal de pasajeros, el cual permitirá optimizar e incrementar la capacidad de atención a usuarios y sus operaciones, tiene un plazo de ejecución que se encuentra previsto en el Anexo 6 del presente contrato de concesión, el cual se computa desde el 31/05/2018.” (...)

Se hace notar entonces que el énfasis se encuentra puesto en cuanto al plazo, más no en lo que se refiere a las características del Terminal, con lo cual seguimos en el escenario que tantas veces hemos mencionado y que se encuentra respaldado por las cláusulas del Contrato de Concesión y por las Bases del concurso que lo originaron, en el sentido que la característica de “terminal único” puede ser modificada (por ser parte del Plan Maestro Conceptual General contenido en la Sección 2 del Anexo 6 que se permite que sea modificado) al igual como más adelante podría modificarse la obligación de hacer un mall y cambiarlo por otra infraestructura que resulte más beneficiosa.