

ACTA DE SESIÓN ORDINARIA VIRTUAL N° 62 CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 16:00 horas del día jueves 2 de junio de 2022, a través de la Plataforma Microsoft Teams; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Extraordinaria Virtual N° 62 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final.
- José Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio.
- Sandy Alegre Bustamante, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Abel Antonio Valdivia Rodríguez, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.

Por parte del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, asistieron de manera virtual los señores:

1. Víctor Hugo Mercado Luyo, representante de Frío Aéreo Asociación Civil.
2. Carlos Penny Bidegaray, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional – CONUDFI.
3. Silvia Lorena Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias.
4. César Octavio Díaz Palao, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA.
5. Martín Eduardo Palomino Zapata, representante de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.
6. Richard Antonio Pizarro Escalera, representante del Colegio de Abogados de Lima.
7. Martín La Rosa Perón, representante de IATA Sucursal del Perú.
8. Lucía Rodríguez Zunino, representante de la Asociación de Exportadores -ADEX.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participó en calidad de invitado:

- Carlos Gutierrez Laguna, Gerente General de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.

Adicionalmente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo antes mencionado, participaron en calidad de expositores:

- Danilo Campos Flores, Jefe de Contratos Aeroportuarios.
- William Silva Camargo, Supervisor de inversiones.
- Mónica Melgarejo Sanchez, Analista de contratos aeroportuarios.
- Ernesto Mamani Osorio, Supervisor económico financiero.
- Oscar Ochoa Ochoa, Especialista legal.

La sesión virtual se inició con las palabras de bienvenida de la Economista Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final, a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Extraordinaria Virtual N° 62 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Renuncia de la organización “Cámara de Comercio de Lima” como miembro del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional

Antes de dar inicio a los temas de agenda, la señora Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final, hizo de conocimiento de los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos sobre la renuncia de Cámara de Comercio de Lima como miembro del presente Consejo.

Al respecto, señaló que con fecha 17 de diciembre de 2021, se llevó a cabo la elección de los nuevos miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, para el periodo 2022-2024, obteniéndose como resultado la elección de 10 miembros, entre los cuales se encontraba el señor Oscar Eduardo Quiñones Palza, representante de la Cámara de Comercio de Lima, iniciando el mandato el 01 de febrero de 2022.

Asimismo, señaló que mediante Carta P/052.03.2022/DI, de fecha 11 de abril de 2022, la Cámara de Comercio de Lima – CCL, presentó ante la Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios del OSITRAN la renuncia como organización miembro del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, periodo 2022-2024, sustentado en que desde el 01 de marzo del presente año, Lima Airport Partners S.R.L., empresa concesionaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ha ingresado como asociado de la Cámara de Comercio de Lima, lo que constituye una contravención a lo establecido en el Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios del OSITRAN, referido a que los miembros de los Consejos de Usuarios, en ningún caso podrán tener vinculación con las Entidades Prestadoras.

Así también, indicó que con fecha 18 de mayo de 2022, el Consejo Directivo del OSITRAN aceptó la renuncia de la organización Cámara de Comercio de Lima como miembro del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional y que la vacancia de la Cámara de Comercio de Lima al mencionado Consejo de Usuarios, no afecta el número de organizaciones mínimo establecido por el Reglamento para conformar los Consejos de Usuarios, de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del mencionado Reglamento, por lo que, no resulta necesario realizar un proceso de elección complementario para su recomposición.

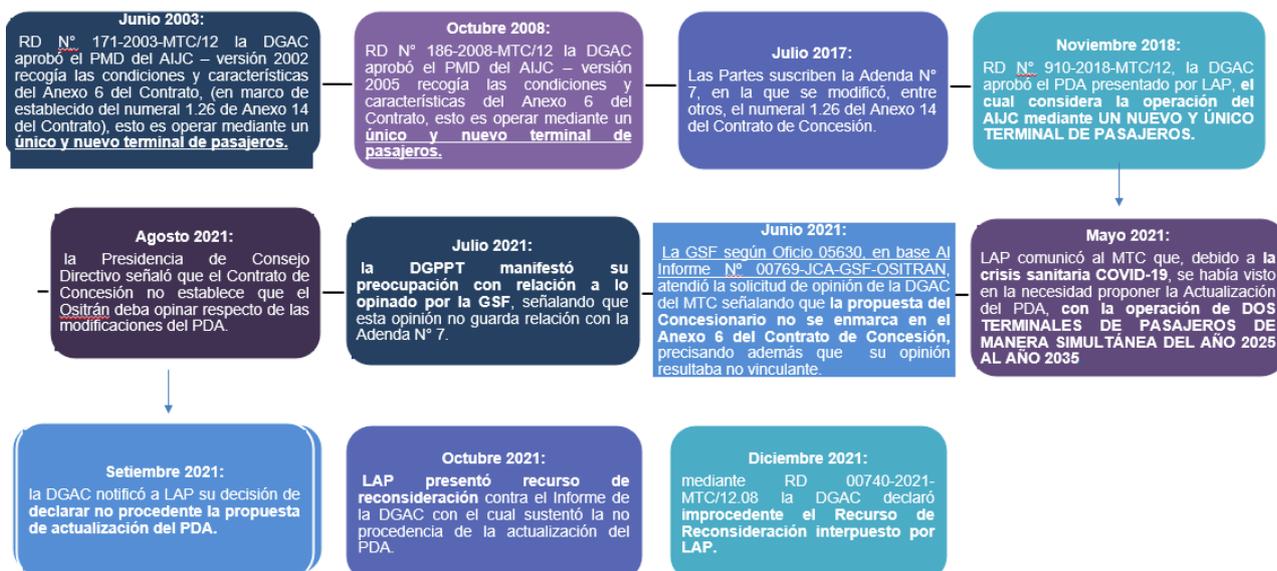
Por otro lado, informó a los miembros del Consejo de Usuarios que a partir de la fecha la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional cuenta con un nuevo representante, el señor Martín Palomino Zapata, lo cual se comunicó a la Secretaría Técnica, mediante Carta N° 0051-2022-GG/AETAI, con fecha 25 de mayo de 2022.

2.2. Alcances del Informe N° 769-2021-JCA-GSF-OSITRAN que contiene la opinión técnica respecto de la actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

A continuación, el señor José Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio, dio el uso de la palabra al señor Danilo Campos, Jefe de Contratos Aeroportuarios para abordar el presente tema de Agenda.

En ese sentido, el señor Danilo Campos indicó que el Informe N° 769-2021-JCA-GSF-OSITRAN fue emitido en un escenario distinto al actual, toda vez que se encontraba en curso la modificación del Plan de Desarrollo Aeroportuario y la solicitud de la suspensión de obligaciones planteadas por el Concesionario como producto de la pandemia.

➤ Antecedentes



El 24 de octubre de 2018 se suscribió entre el MTC y LAP el Acta de Entrega de terrenos destinados para el Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), el cual comprende la construcción de la Segunda Pista y Nuevo Terminal, posteriormente en noviembre se aprobó el PDA vigente.

➤ Opinión de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Al respecto, señaló que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitió opinión sobre el literal a) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, basada en lo siguiente:

- En aplicación del primer párrafo del 1.26 del Anexo 14, en el año 2018, la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC actualizó automáticamente el Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH.
- LAP con Carta N° C-LAP-ADP-MTC-2021-0467 de fecha 11 de mayo 2021 presentó la actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del AIJCH, en el marco de lo establecido en la Cláusula (5.6.2.1 a) y numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, así como en la necesidad de desarrollar una nueva estrategia para el crecimiento futuro del AIJCH por la afectación de la crisis sanitaria del COVID-19.

Con respecto a la actualización del PDA, el OSITRAN emitió su opinión, en base al Informe N° 00769-JCA-GSF-OSITRAN, Informe Técnico Especial N° 50 de CESEL – INECO y Memorando N° 0106-2021-GRE-OSITRAN, conforme al siguiente detalle:

Informe N° 00769-JCA-GSF-OSITRAN

El señor Danilo Campos señaló que respecto a la operación temporal de dos terminales en el AIJCH, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitió opinión a través del Informe N° 00769-JCA-GSF-OSITRAN, concluyendo lo siguiente:

- En el Contrato de Concesión del AIJCH no se establece una actualización del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto. El expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto fue presentado por LAP como Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del AIJCH, el cual con opinión del Regulador, fue aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12 y que actualizó el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para el año 2018.
- La propuesta del Concesionario respecto a que durante las fases 1 y 2 (período estimado 2025-2035) se operará de manera dual con dos terminales (terminal existente -T1- y nuevo terminal -T2-) no se enmarca en lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJCH.
- En relación al tema operativo, el Contrato de Concesión, en el Anexo 6, establece que solo se opere con un solo terminal, dados los beneficios operativos que han sido expuestos y sustentados por LAP en el citado anexo y los planes maestros respectivos en su oportunidad; en tal situación, la propuesta de operar con dos terminales representa una condición menor con respecto a lo ofertado contractualmente.

Informe Técnico Especial N° 50 de CESEL – INECO

Indicó que, de la revisión de la actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez efectuada por el Consorcio Supervisor CESEL - INECO mediante Informe Técnico Especial N° 50 se plantearon algunas observaciones y/o comentarios, entre otros los siguientes:

- El cambio de proceso operativo no concuerda con todos los anteriores Planes de Desarrollo Aeroportuario, Planes Maestros aprobados hasta la fecha, en los cuales se operaba con un terminal único.
- Es evidente, que a través de un nuevo Plan de Desarrollo Aeroportuario puede cambiarse el proceso operativo, ya que estos documentos se consideran “vivos”; sin embargo, la Supervisión opina que, a raíz de este cambio de operación, aunque sea temporal, el Concesionario debe sustentar que no está en contra de lo dispuesto en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.

Señaló que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante Memorando N° 0106-2021-GRE-OSITRAN, presentó sus comentarios y solicitó información adicional requerida para la evaluación de las proyecciones de tráfico aéreo presentadas en la Actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario.

➤ **Alcance del Informe N° 769-JCA-GSF-OSITRAN**

Al respecto, indicó que desde la propuesta técnica se consideraba que habría un solo terminal, siendo más beneficioso para los usuarios porque concentraba las operaciones, lo que fue presentado por el Concesionario como propuesta técnica e incluida posteriormente en el Contrato de Concesión como Anexo 6.

Luego, en el año 2002 se aprobó el Plan Maestro detallado, donde se consideró que todas las operaciones se realizarían en un único terminal de pasajeros, considerando una fecha hasta el 2015.

Después, en el año 2005, se actualiza el Plan Maestro del 2002, donde se menciona que las operaciones se realizarán en un único terminal de pasajeros que se encontrará al medio de las dos pistas de aterrizajes paralelas.

En el año 2018, se presenta el Expediente de Diseño Conceptual, definido en la Adenda 7, manteniéndose el mismo concepto que en el Anexo 6, señalándose que respecto al sistema de pasajeros todas las operaciones serán reubicadas en un nuevo terminal de pasajeros al campo medio, ubicado en la zona operativa central, entre dos pistas de aterrizaje.

Asimismo, precisó que con la Adenda 7 se estableció que durante el proceso de expansión y construcción de la Mejora Obligatoria, **el Plan Maestro será automáticamente actualizado con la aprobación por parte de la DGAC del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto.**

Señaló que el numeral 1.26 del Anexo 14, que hace referencia a la revisión de Planes Maestros de Desarrollo, establece lo siguiente:

Durante el proceso de expansión y construcción de la Mejora Obligatoria, el plan maestro será automáticamente actualizado con la aprobación por parte de la DGAC del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto.

Luego de transcurridos tres (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 cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda.

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, lo 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.

Con relación al primer párrafo, este se cumplió en el año 2018, considerando además el procedimiento detallado en la Cláusula 5.6.2.1, literal a), referido a la mejora obligatoria “segunda pista de aterrizaje”. Mediante Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12, la DGAC actualizó (automáticamente) el Plan Maestro del AIJCH con el expediente de diseño conceptual

correspondiente a la expansión del AIJCH, también denominado Plan de Desarrollo Aeroportuario (PDA).

A continuación, señaló lo establecido en el Anexo 6:

2.B.1 Normas de Planificación y Requisitos de Instalaciones

*El número de áreas de estacionamiento de aeronaves se determina de acuerdo con el concepto general del Terminal. Dado que el Consorcio ha desarrollado un concepto de **terminal único (Un solo terminal para operaciones nacionales e internacionales)** tanto para el Periodo Inicial como para el Periodo Remanente de la Concesión, un número determinado de áreas de estacionamiento con puentes de contacto pueden destinarse para que operen como puertas de embarque de doble uso (“swing gate”)*

*Terminal de Pasajeros.- En el centro del desarrollo de la nueva zona central se encontrará un nuevo terminal de pasajeros. En esta fase, **todas las operaciones de pasajeros se reubicarán a la nueva ubicación.***

2.2.1-C Concepto del Nuevo Terminal de Pasajeros

2.2.1-C.1 Consideraciones Generales(...)

(...)

*Una vez que las **operaciones del terminal de pasajeros sean reubicadas de la ubicación actual a una nueva zona al oeste de la pista de aterrizaje actual, el antiguo terminal será reacondicionado como un centro comercial regional.** La principal razón para desplazar todas las operaciones, nacionales e internacionales, al nuevo terminal es evitar operaciones divididas en dos terminales. **Al integrar las operaciones se minimizará la confusión, se acortarán los tiempos de traslado de pasajeros, las aerolíneas podrán gozar de las ventajas de trabajar bajo un mismo techo y el aeropuerto y personal de las aerolíneas tendrán un desempeño más eficiente.** (...)*

Para poder realizar las mejoras se firmó un Acta de Entrega de terrenos el 24 de octubre de 2018, donde las partes declararon que la ampliación del aeropuerto incluía dos mejoras: Segunda Pista de Aterrizaje y el Nuevo Terminal de pasajeros, así como cualquier otra infraestructura y equipamiento necesarios para la adecuada operación del Aeropuerto.

El señor Martín Palomino, representante de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional, intervino indicando que entiende que cualquier modificación al Plan Maestro debe enmarcarse en lo establecido en el Anexo 6, que forma parte del Contrato de Concesión; sin embargo, consultó si el Anexo 6 que fue la propuesta técnica y forma parte del concurso no sería también un factor de competencia, ya que fue uno de los filtros para determinar quién pasaba a la segunda etapa del concurso.

Al respecto, el señor Danilo Campos indicó que el marco que había dado el Concesionario no estaba referido a que se alejaba de lo establecido en el Anexo 6, sino que el Concesionario señaló que, de manera temporal, debido a la pandemia COVID, se actualizaba el Plan Maestro 2018, denominado PDA en el 2021.

La señora Silvia Hooker, representante de la Sociedad Nacional de Industrias, consultó si el Concesionario acreditara que la operación dual temporal es una mejora cumpliría con el Anexo 6 y la Cláusula 5.6 del Contrato de Concesión.

Al respecto, el señor Danilo Campos indicó que la opinión que emitieron está referida a que el Concesionario con su propuesta dual siempre debía respetar lo establecido en el Anexo 6.

El señor Martín La Rosa, representante de IATA Sucursal del Perú, intervino consultando si una modificación, incluso sea más beneficiosa, no podría tomarse en cuenta si no se enmarca en lo establecido en el Anexo 6, por lo cual, para modificar el Contrato se requeriría la suscripción de una adenda.

Sobre ello, el señor Danilo Campos señaló que para la modificación del Contrato se puede suscribir acta de acuerdo entre las partes o una adenda al mismo, sin embargo hizo hincapié en que LAP sustentó la modificación del Plan Maestro únicamente en la pandemia, es decir que operaría con dos terminales de manera temporal, sin hacer referencia a si esa modificación se encontraba en el marco de lo establecido en el Anexo 6, por lo que, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización observó la propuesta, toda vez que debía ser más beneficiosa a los usuarios, conforme a lo establecido en el mencionado anexo.

Continuando con la exposición, el señor Danilo Campos hizo referencia a lo establecido en la Cláusula 5.7, señalando que 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.**

Asimismo, indicó que la opinión se basó en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, relacionado a los requisitos técnicos mínimos, el cual señala las etapas que el Concesionario debe cumplir para entregar la obra:

	DESCRIPCION
Etapas 1 y 2: Planificación y Programación	La información de estas Etapas está contempladas dentro del Plan Maestro vigente o en el Presupuesto y Programa de Inversiones.
Etapa 3: Ingeniería Conceptual	Sustenta el desarrollo de la Ingeniería Conceptual que es la base para la elaboración del Desarrollo del Diseño / Ingeniería Preliminar.
Etapa 4: Ingeniería Preliminar	Sustenta el desarrollo de la Ingeniería Preliminar con un mayor detalle que la Ingeniería Conceptual, e incluye las diversas especialidades.
Etapa 5: Ingeniería Final	Sustenta la preparación de los Planos de todas las espacialidades y Especificaciones Técnicas de Construcción, así como el resto de la
Etapa 6: Concurso para Construcción	Sustenta el proceso realizado para la contratación de la Empresa contratista a cargo de las Obras, compra de Suministros y contratación de Servicios.
Etapa 7: Construcción	Sustenta el proceso realizado por el Contratista durante el desarrollo del Servicio / Suministro / de la Obra.
Etapa 8: Conclusión del Proyecto	Sustenta el proceso realizado por el Contratista una vez concluida la Obra y/o Servicio y la entrega de la misma al Concesionario.
Etapa 9: Puesta en Operación	Sustenta el proceso de Ocupación de las instalaciones terminadas y/o puesta en marcha u operación.
Etapa 10: Recepción Definitiva	Sustenta el proceso de Inspección final de las instalaciones al año de comunicada la Ocupación y/o Puesta en Marcha u Operación.

Asimismo, indicó que en el año 2018, el OSITRAN, en base a la Cláusula 5 del Contrato de Concesión, emitió opinión por todo el sistema aeroportuario.

Finalmente, señaló como conclusiones lo siguiente:

- La DGAC evaluó la propuesta de actualización del PDA, concluyendo que LAP no ha demostrado que la operación temporal de dos terminales resulte ventajosa para la operación del aeropuerto y redunde en un beneficio directo para el público usuario.
- En el año 2018, en aplicación del primer párrafo del 1.26 del Anexo 14, **la DGAC actualizó automáticamente el Plan Maestro de Desarrollo del AIJCh.**
- El pedido de LAP sobre la actualización del PDA correspondiente a la expansión del AIJCh, viene motivado sobre la **necesidad de desarrollar una nueva estrategia para el crecimiento futuro del AIJCh por la afectación de la crisis sanitaria del COVID-19.**
- La claridad y el común entendimiento de las Partes se ve reflejado en los Planes Maestros de Desarrollo de los años 2002 y 2005 y en el PDA vigente (2018), pues, aplicaron las Cláusulas: numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, Anexo 6 y Adenda 7 durante el proceso.
- El **literal b) de la Cláusula 5.6.2.1** señala claramente que el Concesionario tiene la obligación de construir las mejoras que establezca el **Anexo 6** y el Plan Maestro y su actualización.
- En consecuencia, dado que la construcción del nuevo terminal constituye una mejora obligatoria, es necesario tener en cuenta lo señalado por el Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- **El Anexo 6 es claro con señalar que la obligación vinculada con la mejora obligatoria relacionada con el Nuevo Terminal implica que la operación del AIJCH se deberá desarrollar bajo el concepto de terminal único, dada las ventajas expuestas tanto en el Anexo 6 como por LAP en los PMD presentados a lo largo de la Concesión.**

El señor Carlos Penny Bidegaray, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional, intervino solicitando un resumen de lo expuesto, de manera que sea más comprensible y consultó si sobre el tema abordado, el INDECOPI tiene alguna injerencia.

Al respecto, la Dra. Verónica Zambrano indicó que la opinión vertida por el señor Julián Palacín, Presidente Ejecutivo del INDECOPI no ha sido tomada como punto de referencia, en virtud que el presente tema no forma parte de las competencias del INDECOPI.

2.3. Alcances Alcances del Acuerdo N° 2419-760-22-CD-OSITRAN y el Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) sobre la viabilidad del inicio del procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

La Dra. Verónica Zambrano inició la presentación indicando que en el presente año, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitó un pedido de interpretación al OSITRAN respecto a determinadas Cláusulas del Contrato de Concesión, debido a que existiría

ambigüedad en el literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 y en los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14.

Señaló que ante ello, el Consejo Directivo realizó el análisis de las mencionadas Cláusulas:

- **Numeral 5.6.2.1.b)**

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

(...)

5.6.2. *Durante el Período Remanente de Vigencia de la Concesión:*

(...)

5.6.2.1. *Mejoras Obligatorias **

El Concesionario está obligado a:

(...)

b) Construir las Mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones

Sobre esta Cláusula indicó que el Contrato hace referencia al Anexo 6, pero también al Plan Maestro y actualizaciones, por lo que, luego de la revisión de los documentos del Contrato determinaron que el Plan de Desarrollo Aeroportuario no tenía que cumplir la totalidad del Anexo 6.

Asimismo, señaló que el literal b) antes citado, es muy claro y preciso al indicar que las mejoras se construyen conforme al Anexo 6, al Plan Maestro y sus actualizaciones, por lo que no habría ninguna ambigüedad que aclarar.

- **Numeral 1.18 del Anexo 14**

1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros

De acuerdo con lo establecido en el punto 1.3 las instalaciones para el terminal de pasajero deberán ser planificadas e implementadas al menos un año antes de la fecha proyectada para la aplicación de su diseño, debiendo cumplir con niveles de servicio óptimos establecidos en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA o la que resulte vigente.

Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión Tiempo de Conexión:

Nacional: 1 hora

Internacional: 90 minutos

*Conexiones entre terminales: El Concesionario deberá cumplir con dotar a **los terminales dentro del Aeropuerto** con servicios de transporte de personas para conexión entre **los distintos terminales de pasajeros que pudiera tener el Aeropuerto**, dicha conexión será efectiva desde el momento de entrada en servicio de la nueva terminal.*

Al respecto, señaló que el Consejo Directivo consideró también que este numeral era claro, toda vez que hace mención a las instalaciones para el terminal de pasajeros, entendiéndose que en caso exista más de un terminal, la conexión entre ellos debe cumplir con determinados

requisitos mínimos, lo que no quiere decir que se establezca como obligación que haya uno o más terminales, no existiendo ambigüedad que requiera interpretación.

- **Numeral 1.26 del Anexo 14**

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 Mejora Obligatoria**, el plan maestro será automáticamente actualizado con la aprobación por parte de la DGAC del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto.*

Luego de transcurridos tres (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 cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda.

*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, lo 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.*

Sobre ello, indicó que el sentido de las partes es que todo beneficio que se pudiera incorporar a las mejoras o ventaja operativa es bienvenida para el Contrato, teniendo como única limitante que se debe cumplir con las normas de OCI y IATA.

Por lo antes expuesto el Consejo Directivo consideró que no existía ambigüedad en las Cláusulas por las cuales se solicitó interpretación, rechazándose la interpretación.

Posterior a ello, indicó que la pregunta que el Consejo Directivo no ha resuelto porque no ha sido materia de consulta, es la siguiente: *¿Puede a través de una modificación de los Planes, modificarse una Mejora Obligatoria, apartándose de la Propuesta Técnica?*

Por lo que, indicó que en lo personal, consideraba que para poder decirle al Concesionario que no puede modificar el Plan ni salirse de la esfera del Anexo 6, tiene que haber alguna Cláusula contractual que obligue a ceñirse al Anexo 6 sin ninguna excepción.

Por ello, compartió el análisis realizado planteando primero cuál es el mandato contenido en la Cláusula 5.6, toda vez que de su lectura se puede apreciar que si bien se requiere que para que el Concesionario realice mejoras debe hacerlo conforme al Anexo 6, también existe en la misma Cláusula una excepción: (...) *salvo que se autorice de otra manera por escrito por el concedente contando con la opinión técnica de OSITRAN.*

Respecto a la Cláusula 5.7 se establece que las mejoras obligatorias y complementarias deben ser efectuadas según lo previsto en la Cláusula 5.6, Anexo 6 y **en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro**. Dichas mejoras deben cumplir con los requisitos técnicos mínimos y los estándares básicos.

CLAUSULA	CONTENIDO DE LA CLAUSULA	COMENTARIO
5.6.1.1. (PERIODO INICIAL)	<p>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 Periodo Inicial, <u>conforme al Anexo 6 del presente Contrato.</u></p> <p><u>Al</u> cuadragésimo segundo mes (...) US\$ 80'000,000.00 (Ochenta millones de Dólares) (...) <u>conforme al Anexo 6 del presente Contrato.</u></p> <p>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></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)	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 <u>demás Mejoras Obligatorias establecidas en el Anexo 6 del presente Contrato</u> para el mismo período.	Este párrafo solo se refiere únicamente al Anexo 6.
5.6.1.1. (PERIODO INICIAL)	Asimismo, el Concesionario está obligado a ejecutar las mejoras en servicios, <u>conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente contrato,</u> durante los primeros seis (6) meses de vigencia de la concesión.	Este párrafo se refiere al únicamente al Anexo 6.
5.6.1.2. (PERIODO INICIAL)	Mejoras Eventuales <u>Las que en su caso establezca el Anexo 6.</u>	Este párrafo se refiere al únicamente al Anexo 6.
5.6.1.3. (PERIODO INICIAL)	Mejoras Complementarias <u>Las que establezca el Anexo 6.</u>	Este párrafo se refiere al únicamente al Anexo 6.
5.6.2.1. (b) (PERIODO REMANENTE)	b) Construir las Mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones. (Aquí es donde se incluye el Nuevo Terminal)	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.

Al respecto, señaló que esos requisitos técnicos mínimos se encuentran establecidos en la sección 1 del Anexo 6 de las Bases.

El señor Martín La Rosa intervino indicando que ante la explicación vertida considera que el Plan de Desarrollo Aeroportuario sigue estando limitado a lo establecido en el Anexo 6 y a la visión de un único terminal.

La Dra. Verónica Zambrano indicó que en el periodo inicial si se requería la exigencia del Anexo 6 durante los primeros 5 años, lo que no ocurre en el período remanente.

Continuando con la exposición, señaló que 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: Cláusula 5.7, referida a la ejecución de las mejoras y la Cláusula 5.10, referida a Planes de diseño y trabajo.

Asimismo, señaló que las Bases establecen que el diseño no fue un factor competencia, como si lo fue la retribución. De la 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.

Por lo que, señaló que revisado el Contrato de Concesión y las Bases, se advierte cuáles son los requisitos que se deben cumplir ante la elaboración de un Plan:

Normas de OACI y IATA	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)
Requisitos Técnicos Mínimos	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)
Sección 1 y Sección 3 del Anexo 6 (Bases) Y Criterios Mínimos de Bases	Cláusula 1.51, Circular 12 y Numeral 1.34 de la Sección 1 mencionada)

Posterior a ello, planteó la segunda pregunta: *¿La Adenda 7 convierte la condición de “único terminal” en una mejora de obligatorio cumplimiento?*

“ 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.” (...)

Al respecto, señaló que el comentario del OSITRAN fue que el segundo terminal, al contar con fecha de inicio, ya se ha convertido en una mejora obligatoria, teniendo como obligación por parte del Concesionario, el entregar este segundo terminal en el año 2025.

Finalmente, la Dra. Verónica Zambrano concluyó que el análisis que ahora debería realizarse es si ese Plan que presentaría el Concesionario es más beneficioso para los usuarios y para las operaciones.

El señor Martín Palomino intervino indicando que del análisis que AETA ha realizado de manera conjunta con estudios de abogados, discrepan con la postura del Consejo Directivo, coincidiendo por el contrario con la postura de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, por lo que, el Plan Maestro no podría ser contrario a lo establecido en el Anexo 6. Asimismo, señaló que es bastante cuestionable que sea más beneficioso para los usuarios, toda vez que existen informes económicos que indican que un terminal dual sería más caro que tener un solo terminal.

Al respecto, la Dra. Verónica Zambrano indicó que durante el concurso hubo una pregunta por parte de los postores donde indicaba: *“Confirmar 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 o actualizaciones periódicas según el volumen real del tráfico que se genere en el futuro”,* y la respuesta que se le otorgó es remitirse a la novena modificación de la Circular N° 012, donde se indica que los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario actualizados deben ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI, FAA e IATA y la Sección 3.0 del Anexo 6 de las Bases; por lo que, se entiende que dicha parte del Anexo 6 es de inevitable cumplimiento.

El señor Martín La Rosa intervino señalando que en la actualidad no somos un hub, pero es lo se buscaba lograr con el AIJCH; asimismo, señaló que entiende la postura expuesta puesto que con ello se busca lograr mejoras y no centrarse únicamente en el Anexo 6, sin embargo, consultó: i) si existía discrepancia entre lo señalado por la Jefatura de Contratos Aeroportuarios y el Consejo Directivo, por qué razón no se decidió interpretar; ii) por qué el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no ha considerado que la operación dual no es más ventajosa para los usuarios.

Al respecto, la Dra. Verónica Zambrano señaló que el OSITRAN no ha interpretado porque consideró que el contrato es claro y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tampoco interpretó.

La señora Silvia Hooker intervino consultando si el informe de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios fue adoptado por el Consejo Directivo o fue directamente presentado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y también señaló que a pedido de los asociados de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo, realizaron interpretaciones legales por lo que se encuentran de acuerdo con la interpretación presentada por la Dra. Verónica Zambrano, sin embargo, si se debe estar al tanto de si efectivamente la operación dual es más beneficiosa o no para los usuarios.

El señor Carlos Gutierrez indicó que han presentado una consulta al OSITRAN referida a *“indicar o precisar en que sección del Acuerdo que tomó el OSITRAN respecto a no interpretar se establece la facultad de variar la obligación inicial por parte de LAP”*. Sin embargo, dado que el regulador ha indicado que no hay espacio para la interpretación porque todo es claro, parecería que no ha sido así porque posteriormente se suscribió un Acta de Acuerdos, donde inclusive hay modificaciones contractuales, por lo que, solicitó la atención de la consulta planteada al OSITRAN.

La Dra. Verónica Zambrano señaló que la consulta ha sido trasladada al área legal, por lo que habrá una respuesta lo más pronto posible.

El señor Martín Palomino intervino mostrando su preocupación porque LAP forma parte de la Sociedad Nacional de Industrias, lo que podría significar que dicha asociación de alguna manera se encuentre representando a LAP, contraviniendo el Reglamento de Funcionamiento del Consejo de Usuarios.

El señor Martín La Rosa consultó por qué si la Dirección General de Aeronáutica Civil ya determinó que no es más ventajosa la operación dual, se persiste en ello.

La Dra. Verónica Zambrano señaló que la DGAC se había pronunciado respecto a un expediente presentado por LAP que ya ha sido retirado por el mismo Concesionario, por lo cual ahora se tendrá que esperar a que LAP presente su nueva propuesta, y la DGAC determine si es o no más ventajoso para los usuarios y las operaciones, comparado con el Plan anterior, determinando si el tiempo de espera en cola es menor y si los espacios brindados son los adecuados.

Finalmente, el señor Martín Palomino intervino señalando que la Cámara de Comercio de Lima es asociado de CONUDFI, y LAP forma parte de la Cámara de Comercio de Lima, por lo que solicitó que se realice la evaluación sobre la pertinencia de formar parte de los respectivos miembros del presente Consejo de Usuarios.

La Dra. Verónica Zambrano indicó que lo señalado por el señor Martín Palomino será debidamente evaluado por el OSITRAN.

III. ACUERDOS

Durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria Virtual N° 62 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, no se adoptaron acuerdos.

IV. PEDIDOS

Durante el desarrollo de la presente sesión, el señor Martín Palomino, representante de AETAI se formuló el siguiente pedido:

1. Analizar si la participación de la Sociedad Nacional de Industrias y el Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional como miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional contraviene lo establecido en los artículos 17 y 20 del Reglamento de Funcionamiento del Consejo de Usuarios, respecto a que los miembros de los Consejos de Usuarios en ningún caso podrán tener vinculación con las Entidades Prestadoras.

Finalmente, el señor Martín Palomino intervino señalando que la Cámara de Comercio de Lima es asociado de, y LAP forma parte de la Cámara de Comercio de Lima, por lo que solicitó que se realice la evaluación sobre la pertinencia de formar parte de los respectivos miembros del presente Consejo de Usuarios.

Siendo las 19:19 horas del mismo día, y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria Virtual N° 62 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

Víctor Hugo Mercado Luyo
FRÍO AÉREO ASOCIACIÓN CIVIL

Carlos Penny Bidegaray
CONSEJO NACIONAL DE USUARIOS DEL
SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA
INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS
– CONUDFI

Martín Eduardo Palomino Zapata
ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE
TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL- AETAI

Silvia Lorena Hooker Ortega
SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS

Lucía Rodríguez Zunino
ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES -
ADEX

César Octavio Díaz Palao
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE
TRANSPORTE AÉREO – ALTA

Martín La Rosa Perón
IATA SUCURSAL DEL PERÚ

Richard Antonio Pizarro Escalera
COLEGIO DE ABOGADOS DE LIMA



Reporte de miembros del Consejo de Usuarios que suscribieron el acta en señal de conformidad

Acta de la Sesión Nro.

62 CONSEJO DE

Consejo	Consejo de Usuarios de Aeropuertos de Alcance Nacional		
Sesión	Ordinaria		
Fecha	02/06/2022	Modalidad	Virtual
Hora de Inicio	16:00:00	Hora de Fin	19:19:00

Nombres y Apellidos	Organización a la que Representa	Correo Electrónico	Fecha de Firma	Estado	Rúbrica
Martín Eduardo Palomino Zapata	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional -AETAI.	martin.palomino@latam.com	22/09/2022 12:22:31	Firmado	
Carlos Penny Bidegaray	Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional -	cpenny@pennynvest.com	22/10/2022 19:10:30	Firmado	
Silvia Lorena Hooker Ortega	Sociedad Nacional de Industrias.	shooker@sni.org.pe	22/09/2022 12:44:33	Firmado	
Víctor Hugo Mercado Luyo	Frío Aéreo	vmercado@frioaereo.com.pe	23/09/2022 17:48:33	Firmado	
Lucía Rodríguez Zunino	Asociación de Exportadores -ADEX	lucia.rodriguez@adexperu.org.pe	11/10/2022 14:13:21	Firmado	
Martín La Rosa Perón	IATA Sucursal del Perú.	larosam@iata.org	22/09/2022 13:03:39	Firmado	
César Octavio Díaz Palao	Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo -ALTA.	cdiazpalao@dpsabogados.com	16/11/2022 13:19:25	Firmado	
Richard Antonio Pizarro Escalera	Colegio de Abogados de Lima.	richardpizarro@hotmail.com	18/09/2022 22:37:17	Firmado	