

**CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**  
**SESIÓN N° 33 (27/01/2017) – Segunda Parte**

El viernes 27 de enero del 2017, en la sala de reuniones del OSITRAN se llevó a cabo la segunda parte de la sesión N° 33 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

Por parte de OSITRAN, asistieron:

- Patricia Benavente, Presidente del Consejo Directivo
- Manuel Carrillo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos
- Francisco Jaramillo, Gerente de Supervisión y Fiscalización
- Cynthia Yáñez Alva, Gerente de Atención al Usuario
- Danilo Campos, Jefe de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF)
- Mónica Melgarejo, Supervisor de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios de la GSF

Por parte del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, asistieron:

- Ramón Jiménez Stull, Representante de IATA Sucursal del Perú
- Juan Carlos León Siles, Representante de la Asociación de Exportadores – ADEX
- Roberto de la Torre, Representante alterno del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional - CONUDFI
- Carlos Gutiérrez Laguna, Representante de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETA I
- Bartolomé Enrique Campaña Binasco – Cámara de Comercio de Lima - CCL
- Patricia Siles Alvarez, Representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA

Asimismo asistieron como invitados, la señora Patricia Kraus, representantes de AOC y el señor Martín La Rosa, representante de AETA I.

La sesión se inició con la bienvenida de la Presidenta del Consejo Directivo, Patricia Benavente Donayre, a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos y posteriormente se le cedió la palabra al señor Manuel Carrillo y Francisco Jaramillo, quienes iniciaron la exposición referida a la "Opinión sobre el proyecto de Adenda N° 1 del Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco" sobre el que se señaló, principalmente, lo siguiente:

- (i) Se hizo un breve resumen de los antecedentes al respecto, desde julio del 2016 a enero del 2017.
- (ii) Seguidamente se indicó que el objeto de la adenda es modificar el Contrato de Concesión por aspectos operativos, técnico y en consideración de los Acreedores Permitidos respecto a la bancabilidad, a fin de asegurar el cumplimiento de su finalidad, mediante el establecimiento de soluciones para remediar las diversas circunstancias que ponen en riesgo el inicio de la Etapa de Ejecución de Obras.
- (iii) Así también se detalló el sustento de la modificación del esquema de pago y otorgamiento de adelanto, para lo cual se informó:  
Cambio del esquema de pagos por avance de obras.
  - Concedente señala:
    - Imposibilidad del Concesionario de realizar el cierre financiero hace necesario el cambio del esquema de pago.

- No se cuenta con marco contractual para reconocer el descalce que se genera en los intereses del financiamiento de la subetapa 2.
- Tal descalce no se encuentra cubierto en el spread del 2,5% de la fórmula del PAO contenida en el anexo 23 del Contrato de Concesión."
- Es incoherente con Oficio N° 5015-2016-MTC (02.01.2017):  
Concedente refiere a Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, que hizo de conocimiento público que el referido porcentaje del 2,5% de la fórmula del PAO contenida en el anexo 23 del Contrato de Concesión contempla:
  - Intereses por el descalce entre la ejecución de obras financiadas por el Concesionario
  - Pago de las obras por parte del concedente mediante cuotas PAO.

(iv)

Por otro lado sobre el Otorgamiento de un adelanto de pago al Concesionario:

- Concedente señala que el proyecto requiere contar con liquidez que permita iniciar la ejecución de la Obra, para cubrir las necesidades de los primeros meses previos a la valorización de los avances.
- Considerando no cambiar el valor del FPAO se genera la necesidad de contar con un adelanto que viabilice el proyecto. Siendo el adelanto por US\$ 40,3 millones + IGV = US\$ 47,55 millones.
- Concedente no ha fundamentado la necesidad ni ha efectuado el cálculo adecuado del adelanto, porque lo ha establecido de manera arbitraria, sin considerar que debe responder a las necesidades de liquidez del proyecto, sin generar elevados saldos de caja.
- En el modelo económico financiero, adjunto al Oficio N° 0028-2017-MTC/25, en 53 de 60 meses que dura la etapa constructiva, el saldo de caja es positivo y supera los US\$ 18,2 millones.
- Abril y julio de 2021, meses considerados para determinar el valor del adelanto, los excedentes de caja son por US\$ 2 y US\$ 35 millones, respectivamente, evidenciando que aún en los meses que hay una mayor necesidad de recursos, el criterio propuesto por el Concedente, no resulta adecuado
- Adelanto propuesto genera elevados excedentes de caja en el periodo constructivo, lo que constituye una ineficiencia en el uso de los recursos públicos, evidenciando que el adelanto propuesto no optimiza el flujo de caja del proyecto.
- Resulta necesario que el MEF evalúe el monto del adelanto considerado por el Concedente, en el marco de sus atribuciones.
- El pago adicional de 10% del adelanto por desfase en el cobro de PPOs, es un ajuste que implica un traslado injustificado del riesgo de demora en los pagos del Estado, del Concesionario hacia el Concedente.
- Contrato de Concesión en el Apéndice 1 del Anexo 23, establece compensación al Concesionario, que corresponde a la tasa LIBOR más 2% anual.

(v)

Así también se informó sobre el "Cumplimiento de los requerimientos establecidos por normativa de APPs para toda modificación contractual" (Adenda altera las condiciones de competencia, Adenda traslada el riesgo de financiamiento del concesionario al Estado, Adenda desvirtúa el esquema de una APP) y la "Propuesta de modificación del Contrato de concesión" (Cláusulas vinculadas directamente con el objeto de la adenda y Cláusulas no vinculadas directamente con el objeto de la adenda).

(vi)

Para finalizar la exposición "Opinión sobre el proyecto de adenda del Aeropuerto de Chinchero", se indicó lo siguiente:

1. La solicitud de opinión técnica sobre Adenda 1 al Contrato de Concesión del Aeropuerto de Chinchero, cumple requisitos de admisibilidad del contrato y normatividad vigente.
2. Sustento del Concedente es inconsistente con lo señalado en su Oficio N° 5015-2016-MTC, al remitirse al Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, que precisa que el

- porcentaje del 2,5% de la fórmula del PAO contenida en el anexo 23 del Contrato de Concesión sí contempla los intereses.
3. Información contenida en el modelo económico financiero no sustenta el valor del adelanto propuesto; evidencia un ineficiente uso de recursos públicos: exceso liquidez en 53 de 60 meses.
  4. Adenda altera condiciones originales de competencia, así como la asignación de riesgos establecidas en el Contrato de Concesión
  5. Adenda desnaturaliza el esquema de APP al transferir el riesgo de financiamiento en detrimento del Estado y permitir que el Estado asuma el riesgo por las inversiones.
  6. Las Cláusulas de la Adenda directamente vinculadas a la modificación del Esquema de pago y otorgamiento de adelanto, no podrían ser aplicables.
  7. Clausulas directamente vinculadas a la modificación del Sistema de pago y otorgamiento de adelanto que corresponden a cambio de nomenclatura, alteran las condiciones originales de competencia y la asignación de riesgos - tampoco podrían ser aplicables.
  8. Cláusulas del proyecto de adenda que no guardan relación directa con otras relacionadas a la implementación del nuevo esquema de pagos o con el adelanto podrían ser implementadas con las salvedades u observaciones identificadas por el regulador.

Finalizada las exposiciones, la sesión concluyó con las palabras de agradecimiento de la Presidenta del Consejo Directivo, Dra. Patricia Benavente Donayre, acordándose además enviar al CUA la opinión técnica de OSITRAN sobre los proyectos de adenda de LAP y Chinchero, para su conocimiento.

Lima, enero de 2017.

