

CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL
SESIÓN N° 32 (21/11/2016)

El lunes 21 de noviembre de 2016, en la sala de reuniones del OSITRAN se llevó a cabo la sesión N° 32 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
- Armando Juan Grados, Representante de Frío Aéreo Asociación Civil
- Juan Carlos León Siles, Representante de la Asociación de Exportadores – ADEX
- José Gabriel Nudelman, Representante 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 – AETAI
- 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, el señor Arturo Cassinelli y la señora Evelyn Aliaga, representantes de Talma.

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 señalando que la presentación prevista se realiza en base al Proyecto de Adenda que se ha recibido mediante comunicación electrónica, pues a la fecha de la sesión formalmente no ha ingresado a OSITRAN para emisión de opinión. Luego, procedió a cederle la palabra al señor Manuel Carrillo, quien inicio la exposición referida a los "Avances sobre la Adenda N° 7 del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCH" sobre el que se señaló, principalmente, lo siguiente:

- (i) Las partes vienen realizando las acciones para viabilizar la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCH, mediante la adenda N° 7 al contrato de concesión.
- (ii) Se plantearon modificaciones en las siguientes definiciones:
 - Acreedores permitidos, a fin de incluir dentro de éstos a los Inversionistas institucionales que adquieran directa o indirectamente instrumentos de deuda emitidos, mediante oferta pública o privada, a través de Patrimonio Fideicometido, Fondos de Inversión o Sociedad Titulizadora, constituidos en el Perú o en el extranjero.

Asimismo, incorpora la figura del Representante de los Obligacionistas, el cual actuará en representación de los adquirentes de los valores mobiliarios o instrumentos de deuda emitidos por el Concesionario.

- Ingresos Brutos –solo se considerarán aquellos relacionados con la explotación aeroportuaria), a fin de excluir de su alcance los siguientes conceptos:
 - a. Ingresos financieros de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad.
 - b. Indemnizaciones por daño, así como penalidades derivadas de contratos con terceros.
 - c. Provisiones contables por el reconocimiento de ingresos estimados, en la aplicación de la CINIIF 12 y normas contables similares respecto de los servicios de construcción de las mejoras efectuadas.
- Valor Contable de las Mejoras, a fin de eliminar el siguiente párrafo:

"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. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión."

Asimismo, se informó que se pretende modificar el último párrafo en los siguientes términos:

"La ejecución y monto de las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios serán supervisadas por OSITRAN, de acuerdo a lo ~~al procedimiento establecido y aprobado por el OSITRAN para estos efectos~~ en la cláusula 24.3 del presente Contrato."

De esta manera, se amplía lista de instrumentos de deuda, lo cual hace más flexible el financiamiento (se busca modernizar el contrato).

- (iii) En atención a la vigencia de la Concesión el proyecto de agenda plantea ampliarla en diez (10) años adicionales, sumando un total de cuarenta (40) años, contados a partir de la Fecha de Cierre. Con relación a este punto, la señora Patricia Siles, representante de ALTA, mencionó si es que acaso no debiera LAP acreditar daño por el retraso, para que en función de ello se determine la ampliación del plazo de la concesión. Al respecto, la Pr explicó que el Estado tuvo 11 años de retraso, y como consecuencia de ello hubieron impactos favorables (se realizaban cobros a pesar de escasas inversiones) y desfavorables (el AIJCH dejó de ser aeropuerto de primer orden, generándose perjuicios). De esta manera, el Concesionario, en esta ocasión, ha solicitado la aplicación estricta de la cláusula penal (cláusula 5.8 del Contrato de Concesión), que establece que en caso de incumplimiento o demora de parte del Concesionario en la ejecución de una mejora, originada por el incumplimiento de alguna obligación del Concedente directamente relacionada con la ejecución de dicha mejora, se prorrogarán los plazos del Periodo Inicial o del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, según corresponda, hasta recuperar el tiempo de demora causada. Por tanto, la ampliación del plazo no está sujeta a la probanza de daños, y dicha cláusula además aplica para ambas partes.
- (iv) Siguiendo con los puntos de agenda, Francisco Jaramillo, Gerente de Supervisión y Fiscalización informó sobre las Mejoras Obligatorias lo siguiente:
 - El Concesionario está obligado a construir una segunda pista, la cual debe estar terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los 4 años contados desde la liberación de las interferencias. Para tal efecto, el Concedente deberá acreditar frente al Concesionario el cumplimiento de la obligación de liberar dichas interferencias.
 - El incumplimiento dará derecho a la aplicación de una penalidad, más no al derecho de dar por terminada la concesión (dicho derecho podrá ser ejercido vencido el quinto año contado desde la liberación de las interferencias).

- Por otro lado, se indican plazos para la aprobación de Documentos Técnicos por parte del Concedente, previa opinión de Regulador, en el supuesto que dichos documentos se presenten una vez liberados las interferencias. En el eventual caso de demoras en los plazos previstos para la liberación de las interferencias, el plazo para la construcción de la segunda pista quedará automáticamente suspendido, por un tiempo equivalente al de la demora.
- Para el inicio de las operaciones de la segunda pista, el Concedente deberá cumplir con las obligaciones establecidas en el Anexo 9 del Contrato de Concesión y la capacitación a los controladores para su operación, a más tardar antes de los 6 meses previos al inicio de operaciones programado por el Concesionario. En ambos supuestos, el incumplimiento de cualquiera de esas obligaciones generará la suspensión del plazo para la puesta en operación de la segunda pista.

(v) Asimismo, respecto a las Mejoras Obligatorias se informaron los comentarios de OSITRAN sobre el particular:

- Para la construcción de la Segunda Pista y elementos conexos se propone la aprobación de los "documentos técnicos" por el Concedente, previa opinión de OSITRAN.
- Es importante precisar que estos documentos técnicos se refieren al "expediente del diseño conceptual para la Ampliación del AIJC", por lo cual, considerando que estos sustentarán el planeamiento para la ampliación, debe incluirse en la Adenda 7 la siguiente precisión:

"Los documentos técnicos o expedientes técnicos a los que se refiere el presente numeral deberán tener un contenido mínimo equivalente al Plan Maestro aprobado en el año 2008 por la DGAC."

- En ese contexto, también se propone una modificación del párrafo 5.6.2.1.b):

"Construir las Mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones. Hasta que culmine. "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."

- Debe establecerse la obligación del Concesionario de notificar al Concedente con la suficiente antelación respecto de la fecha de inicio de operaciones de la segunda pista de aterrizaje, a efectos que el MTC implemente las acciones necesarias que correspondan.

Sobre el particular, GSF señaló que a la fecha no se tiene certeza de cuándo el Concedente determinará la longitud de la pista, por lo que se mantiene la necesidad de que los inversionistas declaren el monto al cual ascenderá la inversión. De otro lado, ante la consulta de usuarios, se comentó que la posición de OSITRAN es que la 2da pista tenga una longitud de 3,480 m (la pista actual tiene 3,500 m, y en el Aeropuerto de Chincheros, la pista tendrá una longitud de 4,000 m). En relación al presente punto, el señor Juan Carlos León Siles, representante de ADEX, solicitó averiguar si la reducción de la pista de 3 480 a 3 000 metros afectaría el ingreso de aviones más grandes. Al respecto, se indicó que la longitud de la pista depende, entre otros factores, del tamaño de las aeronaves, ubicación del aeropuerto, geografía. Para determinar si la longitud de la pista es la adecuada, ello se definirá en los Planes Maestros. Ante ello, se comentó que el Plan Maestro debiera actualizarse cada cinco (5) años o cuando el incremento de la demanda así lo recomiende. La Jefatura de Contratos Aeroportuarios precisó que se ha propuesto en la cláusula en el proyecto de adenda que los planes maestros deben ser revisados a solicitud del Regulador.

Asimismo se informó que existe un montículo de basura próximo al AIJCH debe ser eliminado. Los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos consultaron por qué el montículo de basura no

ha sido considerado como una interferencia. GSF atendió dicha consulta indicando que el referido montículo se encuentra fuera del área de la concesión, lo cual no impide que sea considerado como un obstáculo operacional, por lo cual existe un compromiso del MTC de retirarlo.

Los miembros del Consejo de Usuarios señalaron que las remediaciones de los pasivos ambientales realizados por LAP no fueron pagadas por el MTC y piden claridad sobre dicho punto.

(vi) Siguiendo con los demás punto se comunicó la siguiente información sobre la Ejecución de las Mejoras :

- Se realizaron algunas precisiones en relación a las mejoras referidas a bienes inmuebles, que deberán estar inscritas, en el Registro de Propiedad Inmueble respectivo.
- El Concedente autoriza expresamente al Concesionario a realizar todas las gestiones administrativas que se requieran y se obliga a prestar su colaboración y sus mejores esfuerzos, cuando fuera necesario.
- Asimismo, se señaló que en el caso de las mejoras efectuadas por los Operadores Secundarios o terceros, deberán mantener una cuenta de activos intangibles en su contabilidad.
- OSITRAN está de acuerdo con los cambios propuestos, porque se está adecuando a la situación actual.

(vii) Como siguiente tema se comunicó que el proyecto de Adenda pretende eliminar la cobertura de seguro de guerra, por lo cual se solicitó el sustento al Concesionario.

(viii) El proyecto de Adenda plantea modificar la cláusula 24.7 del Contrato de Concesión a fin de eliminar el requisito de contar con la opinión técnica de los Acreedores Permitidos a efectos de que el Concedente resuelva la solicitud de modificación contractual. En su lugar, dada la naturaleza autosostenible de la Concesión, bastará la comunicación previa a los Acreedores Permitidos.

(ix) A continuación, sobre los Contratos con terceros se señaló lo siguiente:

- El proyecto de Adenda plantea incorporar la cláusula 24.14, de forma que, en casos de caducidad los contratos, entre terceros y el Concesionario relacionados al desarrollo de infraestructura, instalaciones o inversiones ejecutadas por terceros, mantendrán sus condiciones como máximo el plazo de vigencia de la Concesión. De forma adicional, se establece que, cualquier penalidad, indemnización, compensación u otros en general establecidos en estos contratos no serán oponibles al Estado.
- El proyecto de Adenda plantea modificar el numeral 5 de las Condiciones Generales del referido Anexo a fin de limitar la fiscalización de OSITRAN en los procesos de subasta y contratación con terceros, únicamente respecto de las Facilidades Esenciales.
- De igual modo, se plantea modificar el numeral 2.1 del referido Anexo a fin de eliminar la siguiente obligación contractual:

"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."

- En el proyecto de adenda, se propone, por un lado, que los servicios que califiquen como servicios esenciales y que requieran de una facilidad esencial, se regirán por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público de OSITRAN (REMA) o la norma que lo sustituya.
- Por otro lado, se formula que en aquellos servicios que no califiquen como esenciales, el Concesionario queda en libertad de determinar las condiciones de contratación de aquellos locales y servicios, debiendo sujetarse a las Leyes Aplicables.

(x) En relación al Factor de Productividad establecido en el Anexo 5 – Apéndice 2 se indicó lo siguiente:

- En el año 2019, se aplicará el Factor de Productividad "X" de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y a la normativa vigente. Para garantizar la predictibilidad de la Metodología de Cálculo del Factor de Productividad, se incluye un Anexo Metodológico, que estará vigente durante el período de inversión.
- El "X" que sea calculado por OSITRAN estará vigente hasta el 31 de diciembre del año siguiente del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero.
- Las demoras continuas del Concedente en la entrega de terrenos, que afectan al Concesionario y a la Industria, no deben afectar las tarifas que pagan los usuarios (intermedio y final).
- Dada la demora en la liberación de interferencias, y la senda tarifaria propuesta inicialmente en el Contrato de Concesión que buscaba facilitar la bancabilidad del Proyecto, el MTC compensará al Concesionario, sin afectar a los usuarios intermedios y finales.

En calidad de Invitado, Arturo Casinelli, representante de Talma, consultó qué sucedería en el caso concreto que el servicio de mantenimiento de hangares sea entregado a filiales de LAP.

Sobre el particular, la Presidente del Consejo Directivo indicó que en la medida que este servicio no es una facilidad esencial éste se rige por el marco normativo de Libre Competencia. No obstante lo indicado, la Presidenta del Consejo Directivo solicitó a los miembros de los Consejos de Usuarios remitir de manera sustentada aquellas zonas o espacios "gris" del AIJCH respecto los cuales consideren debieran establecerse obligaciones de asignación de forma equitativa (por ejemplo: rayos x) en el proyecto de adenda, para su posterior evaluación por parte del equipo de OSITRAN.

(xi) Sobre el Anexo 10 referido a las Entidades del Estado Peruano que realizan funciones en el Aeropuerto se señaló lo siguiente:

- Las instalaciones y áreas de las Entidades y organismos estatales previstos en el presente Anexo y otras de común acuerdo, deberán ser contempladas para el diseño y construcción del nuevo Terminal de Pasajeros.
- OSITRAN considera que corresponde al Concedente coordinar con las distintas Entidades del Estado sus requerimientos de áreas para el nuevo terminal.

(xii) Asimismo, sobre la entrega de terrenos destinados para la ampliación, dispuesta en el Anexo 11, se comunicó lo siguiente:

- Se sincera el área destinada a la ampliación del Aeropuerto, el cual es de 6'829,177.25 m2.
- El Concedente reconoce la presencia de interferencias dentro de los terrenos de ampliación del Aeropuerto. Los derechos legales y contractuales del concedente no se verán afectados en caso existieran interferencias distintas a conocidas.
- El Concedente se obliga a liberar las interferencias de Ducto de gas natural operado por CALIDDA y Túnel de la Av. Gambetta, a más tardar el 30 de junio de 2017. En caso no cumpla con su obligación de liberar de las interferencias, será aplicable la cláusula 5.8 o la cláusula 15.5 del Contrato.
- Para la etapa de operación del Túnel de la Av. Gambetta, el Concesionario contratará a una empresa, para la realización del estudio de riesgo, con la finalidad de determinar la máxima pérdida probable producto de los siniestros o eventos que puedan ocurrir durante la operación del Tramo III-B del Túnel de la Av. Gambetta que afecte a la operación del Aeropuerto.
- Al respecto, el Concedente deberá contratar una póliza de seguro. En la eventualidad que el concedente no contrate la póliza de seguro, el Concesionario está facultado a hacerlo y descontara de manera automática dicho importe del pago de la Retribución.

Sobre este punto, se solicitó que la Jefatura de Aeropuertos elabore un Proyecto de Oficio a fin que Gerencia General solicite información a la Dirección General de Concesiones del MTC (reiterativo) sobre fechas de remoción de interferencias. Cabe indicar que durante la sesión se mencionó que debiera solicitarse que las remociones (inicio y fin) del nuevo Terminal coincidan con el plazo previsto en la Propuesta Técnica.

(xiii) Finalmente, el último punto tratado versa sobre los Requisitos Técnicos Mínimos dispuestos en el Anexo 14, sobre el cual se ha establecido que dentro del proceso de revisión de la Adenda 7, se están revisando de manera integral los RTM antes señalados, así se tiene que:

- Se ha requerido al Concedente realizar todas las acciones necesarias para la adquisición de terrenos y la eliminación del montículo de la Av. Centenario, a fin de que se cuente con una segunda pista de 3 480 m. de longitud y no llegar a penalizar la carga de pago y alcances de las operaciones futuras.
- El Anexo 14 incluye proyecciones de demanda para el periodo remanente (año 30) que se encuentran desfasadas respecto al crecimiento de pasajeros y operaciones que se ha venido dando en los últimos años, por lo que se propone eliminarlas y que estas sean determinadas y actualizadas periódicamente en los Planes Maestros de Desarrollo.
- La importancia de contar con un Plan Maestro actualizado y revisada cada 5 años, toda vez que el último aprobado por la DGAC es del año 2008 y ya se encuentra desfasado respecto a la evolución que ha tenido la demanda en el AIJC. Asimismo, OSITRAN ha recomendado incluir en el Contrato un contenido mínimo para el Plan Maestro de Desarrollo, considerando la importancia que tendrá dicho documento para el diseño y determinación de todos los elementos de la infraestructura aeroportuaria del lado aire y lado tierra.
- Respecto a la adopción de criterios de planificación del terminal de pasajeros, debería adoptarse la normatividad del Manual IATA – Airport Development Reference Manual, Décima Edición y la normatividad nacional como INDECI, Reglamento Nacional de Construcción, Código Nacional de Electricidad, entre otros, considerando siempre el parámetro más exigente.
- Existen referencias respecto a otros aeropuertos o centros comerciales, que datan del año 2000. A la fecha, la configuración de la industria ha cambiado y lo establecido actualmente el Contrato de Concesión no tienen sustento objetivo, ni consideran la normativa internacional respectiva, por lo cual, este Anexo debe eliminarse.
- Asimismo, las Partes acuerdan que durante la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del Aeropuerto, para la infraestructura existente del mismo, no le será exigible al Concesionario el cumplimiento de los RTMs y que el CONCESIONARIO se compromete a hacer sus mejores esfuerzos, a fin de mantener los niveles y estándares de calidad y servicio establecidos en el Contrato. Al respecto, corresponde a OSITRAN verificar anualmente que dicho incumplimiento obedezca efectivamente a la brecha oferta/demanda.

Con relación a este tema, ante la consulta de usuarios, se explicó que el Anexo 14 no establece un RTM específico para áreas de operadores de rampa. Al respecto, los miembros del CUA señalaron que debiera establecerse un mínimo cuando falten áreas, siendo conveniente que haya un estudio de capacidad. Asimismo, el señor Juan Carlos León Siles, representante de ADEX, consultó si hay especificación para manejo del equipamiento de operación de rampa, y asimismo, sugirió incluir indicadores, ante lo cual, la Presidenta del Consejo Directivo pidió que se evalúe la pertinencia que en el Proyecto de Adenda se establezca una cláusula que requiera la realización de un estudio de capacidad para dichos fines.

Por otro lado, el señor Gabriel Nudelman, representante de CONUDFI, requirió incluir la reserva de áreas para desarrollo futuro del aeropuerto y servicios conexos

El señor Juan Carlos León Siles, representante de ADEX, consultó si área ofrecidas por las Fuerzas Armadas están incluidas en la Adenda como áreas de concesión a fin de que LAP pueda invertir en su mejora. Ante dicha consulta, la Presidente del Consejo Directivo indicó que dicha entrega de área por parte de las Fuerzas Armadas será por convenio y no a través de la Adenda. Asimismo, solicitó realizar

seguimiento al MTC sobre dicho tema y que en la Adenda se aclare quien asumirá los gastos de las mejoras que se vayan a realizar.

Sobre la ampliación al actual Terminal de Pasajeros en lado Norte, el señor Carlos Gutiérrez, representante de AETA, comentó que Aduana pide contrato con LAP para almacén de material de uso aeronáutico, no obstante LAP no lo entrega y lo sujeta a incremento de tarifario. Al respecto personal de GSF le confirmó que Ositran podrá entregar el referido documento, previa solicitud.

Finalmente, con relación al PPT se solicitó se incluyan fechas respecto construcción del Terminal. Luego, la sesión concluyó con las palabras de agradecimiento de la Presidente del Consejo Directivo.

De esta manera, se dio fin a la sesión.

Lima, noviembre de 2016.

