

A las diez horas del día 12 de julio de 2017, se llevó a cabo una Sesión Extraordinaria Presencial con la participación de los miembros del Consejo Directivo, señores: César Antonio Balbuena Vela y Alfredo Dammert Lira, bajo la Presidencia de la señora Verónica Zambrano Copello.

Asimismo, participaron el señor Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General, y el señor Jorge Artola Grados, en calidad de Secretario del Consejo Directivo (e).

## I.- ORDEN DEL DÍA

### 1.1. Opinión técnica respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Jorge Chávez

La administración puso en consideración del Consejo Directivo, el Informe N° 016-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN mediante el cual se emite opinión técnica respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Con la conformidad del Consejo Directivo, la Presidente invitó a los señores Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e), Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización y Jorge Artola Grados, en su calidad de Gerente de Asesoría Jurídica (e), para que hagan una breve exposición sobre los aspectos más importantes del análisis del informe, quienes procedieron a realizarla.

Al respecto, indicaron que el nuevo proyecto de Adenda N° 7 remitido por el Concedente mantiene el mismo objeto del proyecto sobre el cual este Regulador emitió previamente opinión mediante el Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN; esto es, establecer soluciones para remediar las diversas circunstancias que ponen en riesgo la continuidad de la Concesión.

A continuación, indicaron principalmente lo siguiente respecto a los asuntos más relevantes del proyecto de Adenda:

- (i) Sobre la modificación de la definición de Acreedores Permitidos, indicaron que conformidad con la cláusula 24.7 del Contrato de Concesión, a fin de suscribir la adenda propuesta, el Concedente debe contar previamente con la opinión de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado por el Concedente, señalando que dicha condición debe ser cumplida, bajo responsabilidad del MTC.

Con relación al literal (vi) del numeral 1.1, señalaron que si bien este Regulador considera que podría ser viable la modificación propuesta, el MTC debe verificar previamente que con la misma no se afecten los derechos y expectativas de cobro de los actuales Acreedores Permitidos, así como que no se desincentive la participación en el financiamiento del proyecto de Acreedores Permitidos distintos a los previstos en el literal vi) del numeral 1.1.

Con relación a la incorporación del penúltimo párrafo de la definición de Acreedores Permitidos, indicaron que en tanto la opinión se encontraba relacionada con el destino que se podría dar a las garantías de la concesión en un Endeudamiento Garantizado Permitido y toda vez que dicho tema tiene que ver con la exposición de las garantías que aprueba el Estado,






consideran y recomiendan que este asunto sea evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), para lo cual indicaron algunos puntos que debería tomar en cuenta dicho Ministerio.

- (ii) Sobre la modificación de la definición de Ingresos Brutos, indicaron que el MTC ha mantenido su posición respecto a la inclusión del término "*ganancias por instrumentos de cobertura*" en el inciso i) considerando que dicho concepto forma parte de los Ingresos Financieros y al no derivarse del aprovechamiento económico de la infraestructura aeroportuaria ni de la prestación de servicios derivados de la explotación de la Concesión, no debe de formar parte de la base para determinar la Retribución al Estado, en torno a lo cual se da opinión favorable. Además, indican que con el fin de salvaguardar que todos los conceptos que se pretendan excluir de los Ingresos Brutos estén claramente definidos, se recomienda que, se elimine el término "por ejemplo" consignado en el inciso i).

De otro lado, respecto a la modificación del inciso (vi) indicaron que en el actual proyecto de adenda, las Partes han cambiado la frase "*penalidades derivadas de contratos de diseño, procura, ingeniería, construcción y similares*" por el término "*penalidades derivadas de contratos suscritos con terceros*", en torno a lo cual indicaron que ello no altera la opinión favorable emitida por el Regulador respecto a este punto, toda vez que en la misma se indicó que tales ingresos no están relacionados directamente con el aprovechamiento económico de la infraestructura aeroportuaria debido a que se generan de manera excepcional en los casos en que LAP se vea perjudicado de alguna manera por incumplimientos contractuales o daños por terceros a la infraestructura aeroportuaria. En ese sentido, se mantiene la opinión favorable respecto a la exclusión de dicho término de los Ingresos Brutos.

Con respecto a la modificación del inciso (vii), señalaron que en la opinión anterior se emitió opinión desfavorable respecto a la exclusión de la base de Ingresos Brutos de los montos generados por "la cesión; arrendamiento o explotación de bienes adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión", y se propuso un texto alternativo el cual fue aceptado por las Partes, motivo por el cual se consideraría subsanada dicha observación. Sin perjuicio de ello, considerando que, según el cálculo efectuado por el MTC, la propuesta de modificación afectaría la base para el cálculo de la Retribución al Estado en aproximadamente 0,2%, corresponde al MEF emitir pronunciamiento.

- 
- (iii) Sobre la modificación del numeral 1.6o (definición de Valor Contable de las Mejoras), advirtieron que en éste se ha acogido el requerimiento del Regulador; por lo que se emite opinión favorable respecto de dicha modificación.

- 
- (iv) Sobre la modificación del numeral 5.6.2.1 (Mejoras Obligatorias), indicaron que respecto a: (i) la reducción del plazo de ejecución de la segunda pista de aterrizaje, de cinco (5) a cuatro años (4) contados a partir de la liberación de las interferencias, (ii) al derecho del Concesionario de suspender el plazo para la construcción de la segunda pista de aterrizaje, en caso el MTC no cumpla con finalizar la liberación de las referidas interferencias en el plazo máximo establecido en la Adenda y a (iii) las obligaciones que el MTC asume a través de CORPAC; se observa que no hay variación respecto de la propuesta de adenda sobre la cual el Regulador ya emitió opinión favorable; por lo que ésta se mantiene.
- 

Con respecto al extremo de la modificación que le otorga el derecho al MTC de declarar la caducidad de la Concesión recién luego de vencido el quinto año contado desde la liberación de las interferencias; el MTC ha mantenido su posición alegando que el Estado se encuentra en una mejor posición que la prevista inicialmente en el Contrato de Concesión, tomando en consideración la reducción del plazo de ejecución de la segunda pista, por lo que se requiere mantener el equilibrio entre las obligaciones de las Partes. Al respecto, indicaron que



corresponde al MEF emitir opinión sobre este aspecto, para lo cual se recomienda que se tome en consideración si la penalidad aplicable por demora en la ejecución de obras produciría los impactos disuasorios correspondientes.

- (v) Sobre la modificación del numeral 5.23 (De la ampliación del Aeropuerto), indicaron que las partes propusieron eliminar: (i) El plazo máximo para la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCh. (ii) La cláusula 15.5 c) sobre caducidad relacionada con la entrega de terrenos. (iii) La posibilidad de entregas progresivas de áreas de terrenos requeridos para la ampliación del Aeropuerto. (iv) La identificación de ciertos inmuebles de propiedad del MTC, ubicados dentro del área destinado para la ampliación del AIJCh.

Al respecto, OSITRAN emitió opinión favorable debido a que una vez que se proceda con la suscripción de la Adenda N° 7, el MTC entregará la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto (sin perjuicio de las dos interferencias identificadas), de acuerdo a los nuevos términos del Anexo 11 del Contrato de Concesión que se propone en el proyecto de Adenda, motivo por el cual, las referidas disposiciones devienen en inaplicables al haber quedado desfasadas. Adicionalmente, en el proyecto de Adenda sobre el cual se emitió opinión, se introdujo una salvedad en la cláusula 5.23 vigente. Así, a través de la modificación propuesta, se estableció que la totalidad del área de la Concesión será destinada a la ejecución de Mejoras, "salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la conformidad de OSITRAN que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro".

Sobre ello, este Regulador opinó que dado que es competencia exclusiva del MTC la liberación de los terrenos (incluidas las interferencias), de producirse este supuesto, correspondería al MTC sustentar la aplicabilidad y viabilidad de esta cláusula, caso en el cual se podrá requerir la opinión técnica de OSITRAN, no así su conformidad, en el marco de sus competencias. En ese sentido, se requirió que se modifique dicho extremo de la cláusula. De la revisión del último proyecto de Adenda remitido, se advierte que el Concedente la ha reformulado; por lo que se considera levantada la observación.

- (vi) Sobre la modificación del numeral 18.1 (Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental) señalaron que ésta pretende lo siguiente: i) la inclusión de plazos para el MTC y el Concesionario en el procedimiento de Auditoría Ambiental; ii) establecer la facultad del Concesionario para realizar las etapas de cuantificación, disposición y/o remediación de los pasivos ambientales identificados, en el supuesto que, al vencimiento del plazo que dispone el Concedente para emitir su pronunciamiento respecto a la auditoría ambiental, éste no lo haya hecho; iii) incorporar un procedimiento para la aprobación y retribución de los costos involucrados por las actividades de limpieza, remediación y/o disposición, que serán solventadas por el MTC. Con relación a estos aspectos, OSITRAN emitió opinión favorable y dado que el texto de dichas propuestas de modificación se mantiene en el proyecto de Adenda remitido por el MTC, también se mantiene la opinión favorable.

Asimismo, a través de la modificación de dicha cláusula se precisó en el penúltimo párrafo el listado de actividades que deben ejecutar las Partes, incluyéndose las actividades de remediación y/o disposición, y eliminándose las actividades de mantenimiento y mitigación del daño ambiental. Al respecto, este Regulador solicitó que se precise que dichas actividades se encuentran relacionadas con los Pasivos Ambientales identificados producto de la Auditoría Ambiental, para lo cual propuso un texto alternativo, el cual ha sido acogido en el último proyecto de Adenda remitido; por lo que se considera subsanada la observación.

De otro lado, el Regulador recomendó al MTC que evalúe si el plazo establecido en el proyecto de Adenda para que apruebe los costos por las actividades de limpieza, remediación y/o disposición presentados por el Concesionario, es el adecuado, tomando en cuenta que, de no



pronunciarse en el mismo, se generará la aprobación automática; de lo expuesto por el MTC y la DGASA, autoridad competente en temas de auditoría ambiental, esta emitirá su pronunciamiento en los plazos previstos en la cláusula bajo análisis, siendo ello de su entera responsabilidad, motivo por el cual se considera subsanada la observación del Regulador.

- (vii) Sobre la modificación del numeral 2.1 del Anexo 5 (Política sobre Tarifas), precisaron que respecto a la propuesta de modificación del numeral 2.1 del Anexo 5, OSITRAN emitió opinión favorable en los extremos referidos a: (i) la eliminación de la obligación del Concesionario de realizar un proceso de subasta al mejor postor para asignar los locales señalados en dicho numeral que no califiquen como Servicios Esenciales, y (ii) la precisión que la infraestructura considerada como Facilidad Esencial en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público de OSITRAN (REMA) se regirá por lo establecido en dicho Reglamento.

Sin perjuicio de ello, tomando en cuenta que el diseño original del Contrato prevé la participación de OSITRAN durante el proceso de asignación de áreas contempladas en el referido numeral 2.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, se indicó la necesidad de incorporar un texto en la parte final de dicho numeral, a fin de garantizar que en los procesos de asignación de espacios que efectúe LAP, que no califiquen como Facilidad Esencial y que se encuentren listados en el numeral 2.1 del Anexo 5, se respete el principio de Libre Concurrencia. De la revisión del último proyecto de adenda remitido, se advierte que este incluyó parcialmente la recomendación del Regulador, toda vez que solo incorporó uno de los dos párrafos propuestos. No obstante, el marco normativo vigente de OSITRAN es suficiente para ejercer las acciones que no fueron incluidas en el proyecto de adenda. Por tanto, este Regulador considera que la observación ha sido levantada por el MTC.

De otro lado, con relación al término "otros" (para referirse a cualquier otra área), que fue incluido en el anterior proyecto de adenda, el MTC ha suprimido dicho término; por lo que la observación realizada por el Regulador ha sido levantada.

- (viii) Sobre la modificación del Apéndice 2 e incorporación del Apéndice 6 en el Anexo 5, indican que con relación a la aplicación del mecanismo de ajuste de RPI-X a los servicios del estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, del uso de puentes de abordaje y del uso de instalaciones de carga, este Regulador emitió opinión favorable, no obstante del último proyecto de adenda remitido por el MTC se advierte que dicha modificación ha sido retirada. Al respecto, señalan que en línea con lo señalado en la opinión del Regulador y de conformidad con el marco contractual y normativo vigente, OSITRAN ha realizado dos revisiones de tarifas por el mecanismo RPI-X en las cuales se han incluido los servicios de TUUA de pasajeros, uso de instalaciones de carga, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje, sin necesidad de que todos esos servicios estén explícitamente mencionados en el Contrato de Concesión. Por tal razón, es igualmente viable prescindir de dicha modificación.

Con relación a la ampliación del siguiente periodo regulatorio, cabe indicar que, si bien este Regulador emitió opinión favorable, la misma fue dada tomando en consideración que tanto la segunda pista de aterrizaje como el nuevo terminal de pasajeros serán ejecutados dentro de los plazos previstos en el proyecto de adenda remitido. Al respecto, en línea con la observación referida a la modificación del numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión (Mejoras Obligatorias), es preciso advertir que, con la propuesta de ampliación del periodo regulatorio hasta el 31 de diciembre de 2026, el Concesionario tendría garantizada la inclusión de los costos de la segunda pista de aterrizaje en el cálculo del factor de productividad, aun si ésta fuera ejecutada en cinco (5) años. Por tal motivo, se recomienda al MTC, evaluar de manera integral las modificaciones propuestas, a efectos de generar los incentivos suficientes para que el Concesionario ejecute las Mejoras Obligatorias dentro de los plazos propuestos en beneficio de los usuarios.

Con relación a la inclusión de los Lineamientos Metodológicos, este Regulador emitió opinión favorable, la misma que se mantiene, toda vez que el texto propuesto en el Apéndice 5 no ha sufrido variaciones. Finalmente, este Regulador advirtió que el MTC no cumplió con sustentar la necesidad y pertinencia de la inclusión del Apéndice 6, ni su vinculación con el Acta de Acuerdos de fecha 20 de diciembre, a través del cual las Partes acordaron la ampliación de la vigencia de la Concesión por diez (10) años adicionales. Al respecto, si bien la inclusión de este apéndice ha sido desestimada por las Partes en el nuevo proyecto de adenda, el análisis de este aspecto será desarrollado junto con la Cláusula Octava.

- (ix) Sobre la modificación de los numerales 3.1 (Vigencia de la Concesión) y 3.2 (Prórroga de la Vigencia de la Concesión) indicaron que la propuesta de modificación del plazo de vigencia de la Concesión constituye la materialización –a nivel del Contrato de Concesión- de la negociación y suscripción de un acuerdo previo y exclusivo entre el MTC y el Concesionario derivado del Trato Directo instaurado por las Partes, en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de ello, debe considerarse el análisis integral desarrollado en el acápite referido a la Cláusula Octava del proyecto de Adenda. Asimismo, la opinión de este Regulador sobre la modificación del numeral 3.2 se encuentra en la misma línea que la referida a la modificación del numeral 3.1.
- (x) Sobre la modificación del numeral 1 del Anexo 11 advirtieron que existe una reducción respecto del actual área para la ampliación del AIJCh, de 6 843 721,3576 m<sup>2</sup> (vigente en el Contrato de Concesión) a 6 760 192,36 m<sup>2</sup> (contemplado en el proyecto de adenda materia de análisis). Con el fin de sustentar dicha modificación, el MTC ha remitido el Plano 15 y la Memoria Descriptiva, debidamente visados por la Concesionaria y por la Oficina de Patrimonio del MTC, lo cual demuestra que ambas Partes están de acuerdo con dicha modificación respecto de la nueva Área de Concesión descrita en el referido plano, la misma que –según indica el MTC- tiene por finalidad prevenir el surgimiento de conflictos sociales que pudieran impedir el normal desarrollo del proyecto de ampliación.

Asimismo, el MTC ha adjuntado el Memorando N° 059-2016-MTC/12.04 y el Informe N° 068-2017-MTC/12.04, a través del cual el Director General de Aeronáutica Civil emite opinión técnica con respecto a la reducción del área de ampliación del AIJCh, concluyendo que el nuevo lindero perimétrico propuesto en la modificación del Plano 15 no interferiría la Superficie Limitadora de Obstáculos de la segunda pista de aterrizaje del Aeropuerto. En virtud a ello, se advierte que el MTC ha remitido el sustento requerido por OSITRAN a efectos que pueda emitir la opinión correspondiente, lo cual incluye el pronunciamiento de la DGAC. Por tanto, la opinión del Regulador es favorable respecto de este extremo.

- (xi) Sobre la modificación del Apéndice 1 del Anexo 11, señalaron que éste plantea la modificación del numeral 2 del Apéndice 1 del Anexo 11, referido a Linderos y Medidas Perimétricas del área de los terrenos destinados a la ampliación del AIJCh, cuyo texto difiere del proyecto de adenda sobre el cual este Regulador se pronunció. Al respecto, indicaron que el MTC ha remitido la información técnica requerida por OSITRAN, al haber actualizado los linderos y medidas perimétricas, cuyas áreas cuentan con la conformidad del Concesionario, así como de la Oficina de Patrimonio del MTC. Por tanto, no se presentan observaciones a dicha modificación.
- (xii) Sobre la modificación de los numerales 5.7 y 5.7.1 (Ejecución de las Mejoras), indicaron que de acuerdo a la modificación propuesta en el último proyecto de adenda, el Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario. Solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, se agrega que en caso la construcción de



las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en dicha cláusula.

Teniendo en consideración que la coyuntura particular que motivó la inclusión del numeral 5.7.3 ha desaparecido; y que, de acuerdo con la Propuesta Técnica del Concesionario, éste tiene previsto como obligación contractual, realizar el diseño y construcción de las Mejoras en el AIJCh bajo la modalidad contractual de EPC (Suma Alzada), los costos de su ejecución serían los que determine el mercado. En ese sentido, con la modificación propuesta, se estaría volviendo al diseño original del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de lo anterior, resulta razonable que se establezca en el proyecto de Adenda que, en caso que la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas al Concesionario, será de aplicación lo señalado en el numeral 5.7.3. De esta manera, se mitiga el riesgo de sobrevaloración de los costos, que motivó la inclusión de dicho numeral.

Además, señalaron que OSITRAN está facultado para emitir y, por ende, modificar las directivas para el reconocimiento de inversiones. En tal situación, para dar cumplimiento a lo señalado en la modificación del numeral 5.7.1, se actualizaría la Directiva de Reconocimiento de Inversión aprobada por este Regulador. Por tanto, la inclusión acordada por las Partes resultaría razonable; por cuanto la supervisión que corresponde realizar al OSITRAN debe ser coherente con el Sistema de Contratación que se utilice para la ejecución de las Mejoras, previo concurso respectivo.

- (xiii) Sobre la inclusión del numeral 5 del Anexo 11, indicaron que la ésta contó con la opinión favorable de OSITRAN, tal como se aprecia en los numerales 382 al 383 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN. Sobre ello, precisan que de la revisión del último proyecto de adenda remitido, se advierte que el texto de dicho numeral es el mismo, salvo por unos ajustes en el numeral 5.2, referidos a la fecha establecida como plazo máximo para que el Concedente libere las dos interferencias pendientes; así, en el anterior proyecto de adenda se indicó que el plazo máximo para la liberación de interferencias, era el 30 de junio de 2017, mientras que, en el actual proyecto, dicho plazo ha sido postergado hasta el 1 de enero de 2018.

Sobre el particular, cabe remarcar lo señalado en la opinión emitida por este Regulador con respecto a que, si bien el MTC es el único competente y responsable de la liberación y tratamiento de las interferencias, correspondiendo a éste determinar las fechas en las que se compromete a liberarlas; los plazos para su liberación deben estar debidamente sustentados, toda vez que ello es indispensable para ofrecer al Concesionario un proyecto de inversión viable. Lo anterior reviste mayor importancia, tomando en consideración que el incumpliendo del plazo máximo para el levantamiento de interferencias por parte del MTC, gatilla dos eventos: i) la suspensión del plazo de para la ejecución de la segunda pista de aterrizaje, lo que a su vez genera que dicha obra se culmine después de los cuatro años previstos; y, ii) la posibilidad que el Concesionario ejerza su derecho de terminación del Contrato o la aplicación de lo establecido en el numeral 5.8 del Contrato (Cláusula Penal).

En tal sentido, corresponde al MTC tomar todas las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las fechas propuestas, máxime tomando en consideración que esta es la cuarta vez que el Estado modifica los plazos para el cumplimiento de dicha obligación a través de una adenda.

- (xiv) Sobre la Cláusula Cuarta del proyecto de Adenda – Declaración de las Partes, indicaron que en el proyecto de Adenda anterior, las Partes propusieron, entre otros, que, durante la ejecución de las obras de Ampliación del Aeropuerto, no le será exigible al Concesionario el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTMs) referidos a espacio y tiempo de espera máximo contemplado en el Anexo 14 del Contrato. Al respecto, OSITRAN recomendó que el proyecto de adenda precise los numerales de los dos RTMS que se verán afectados



durante este período de transición, siendo estos los referidos al cumplimiento del nivel de servicio óptimo en el terminal de pasajeros y el número de posiciones de estacionamientos de vehículos.

Adicionalmente, el Regulador propuso una redacción alternativa al texto presentado por el MTC en dicho proyecto de adenda, con el fin de mantener la posibilidad de que OSITRAN verifique periódicamente el cumplimiento de los RTM por parte del Concesionario, y de ser el caso, determine si los incumplimientos detectados se han generado por la falta de espacio para la ampliación del terminal existente o si por el contrario, se han generado por causas imputables al Concesionario. Al respecto, de la revisión de la documentación remitida por el MTC se advierte que el actual proyecto de Adenda establece de manera expresa los RTM (1.21 y 1.22.2.A) cuyo cumplimiento no le será exigible al Concesionario respecto de la infraestructura existente, durante el periodo de ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del Aeropuerto; motivo por el cual se considera levantada la observación.

De igual modo, el actual proyecto de adenda señala que corresponde a OSITRAN supervisar y revisar el cumplimiento de los niveles de servicio por parte del Concesionario, lo cual incluye los RTM 1.21 y 1.22.2. a que eventualmente podrían verse afectados. Al respecto, debemos señalar que el cambio propuesto no modifica las facultades de supervisión que corresponden efectuar al OSITRAN, toda vez que anualmente viene realizando mediciones de niveles de servicio (RTM) verificando el cumplimiento de los mismos. Así, con la inclusión de la presente cláusula, los incumplimientos detectados serán revisados por OSITRAN a fin de determinar si los mismos obedecen a la falta de espacio para el crecimiento del terminal existente, caso en el cual será de aplicación la presente Cláusula Cuarta. Por lo antes señalado, se considera levantada la observación formulada por OSITRAN.

- (xv) Sobre la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda, indicaron que ésta contó con la opinión favorable de OSITRAN, con excepción de los literales D, E y F del numeral 5.1, en los que se requirió que se precisara la información faltante. De la revisión del último proyecto de adenda remitido, se advierte que el texto de dicha cláusula es el mismo, salvo por unos ajustes en los literales D, E y F del numeral 5.1, así como en el numeral 5.3.

Con relación al literal A del numeral 5.1, si bien el texto del mismo no ha variado respecto de aquél sobre el cual este Regulador emitió opinión favorable, es recomendable que el MTC evalúe la fecha de inicio para el cómputo del plazo para la construcción del puente Santa Rosa, considerando que ésta (01 de julio de 2017) se fijó a partir de la fecha máxima determinada para la liberación de las dos interferencias (Ducto de Gas de Calidda y Túnel Gambetta), cuyo plazo máximo en el proyecto anterior de adenda era el 30 de junio de 2017, el mismo que ha sido modificado en el último proyecto de adenda remitido, para el 01 de enero de 2018. Con respecto al literal D (Colectores Bocanegra y Aeropuerto), de lo presentado por el MTC se observa que se ha precisado la inclusión del plano como Anexo 2, en el que se aprecian dichos colectores, tal como lo requirió OSITRAN, motivo por el cual se levanta la observación.

Con relación al literal E (Montículo Av. Centenario), de lo presentado por el MTC se observa que se ha precisado la inclusión del plano como Anexo 3, en el que se aprecia dicho montículo y se precisa su elevación respectiva, tal como lo requirió OSITRAN, motivo por el cual se considera levantada la observación. Sin perjuicio de ello, se reitera la recomendación formulada en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, respecto de que se garantice la eliminación de dicho obstáculo en el plazo propuesto por el MTC, esto es, como máximo el 31 de diciembre de 2019, a fin de que no se genere ningún tipo de penalización de carga y alcance de las aeronaves usuarias de códigos D y E.


Con respecto al literal F (Línea de Impulsión Sarita Colonia), de lo presentado por el


Concedente se observa que hay algunas precisiones; asimismo, se adjunta un plano como Anexo 2, en el que se muestran las características de dicha línea de impulsión y se precisa su longitud respectiva; por lo que se considera subsanada la observación.

Con relación al numeral 5.2, el Regulador ya opinó favorablemente; no obstante, es importante señalar que el diferencial de costos de la obra, como consecuencia de la construcción y adecuación de los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación de la segunda pista o cualquier otra forma de intervención con relación a la pre existencia del Montículo Av. Centenario, deberá ser debidamente sustentado mediante el expediente técnico correspondiente. Asimismo, teniendo en consideración el alcance y efectos de esta inclusión, corresponde al MEF emitir opinión en el marco de sus competencias.


Con respecto al numeral 5.3, referido al Segundo Terminal, de la revisión del nuevo texto de adenda remitido por el Concedente, se observa una nueva fecha para el cómputo del plazo para la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros (31 de mayo del 2018), en reemplazo del 01 de enero de 2018 (consignado en la versión anterior de la adenda), sobre el cual el Regulador opinó favorablemente. El sustento presentado por el MTC para la fijación de la nueva fecha para el inicio de la construcción del segundo terminal de pasajeros considera la demora en la liberación de las dos interferencias señaladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11, cuyo plazo en la versión anterior de la adenda era el 30 de junio de 2017 (a más tardar), habiendo sido modificado al 01 de enero de 2018 en el último proyecto de adenda remitido; por lo cual resultaría razonable la nueva fecha del inicio para la construcción del segundo terminal de pasajeros. En tal sentido, considerando que la liberación de interferencias es competencia del Concedente y que la fecha de inicio para la construcción del segundo terminal está vinculado a dichas liberaciones más un plazo adicional de cinco meses, no se tienen observaciones.

Finalmente, se reitera lo mencionado en el numeral 4.4.2 del Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN con relación a que debe fijarse en la adenda un plazo para que el MTC viabilice la cesión temporal de las áreas adicionales de plataforma de las Fuerzas Armadas y Policiales al Concesionario, dada la actual situación de congestión en la plataforma del AIJCh.

- 
- (xvi) Sobre la Cláusula Octava del proyecto de Adenda, señalaron que el MTC ha otorgado al Concesionario el beneficio de obtener la ampliación del Contrato de Concesión por un periodo adicional de diez (10) años, por aplicación de la cláusula 5.8; quedando claro que el Concesionario no puede reclamar mayores beneficios derivados de la demora del Estado por la entrega de terrenos y la liberación de interferencias.



De la documentación remitida por el MTC, se advierte que la propuesta de modificación del numeral 3.1 del Contrato de Concesión, se origina en una decisión previamente tomada por el MTC y el Concesionario, la misma que a su vez constituye el resultado de la negociación directa que ambas Partes han realizado como consecuencia del Trato Directo iniciado por LAP con el MTC, en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión, que establece claramente que cualquier conflicto o controversia que surja entre las Partes con relación al cumplimiento o cualquier otro aspecto relacionado al Contrato, será negociado directamente entre estas.



En efecto, cabe indicar que los contratos de concesión de infraestructura de transportes contemplan la posibilidad de que las Partes, vía la suscripción de Actas de Trato Directo, puedan resolver válidamente las controversias que se presenten durante la ejecución contractual como una etapa previa antes de someter dichas controversias al arbitraje; vale decir, en este caso el Acta de Trato Directo constituye un instrumento contractualmente válido y vinculante, máxime si son las partes los actores legitimados para alcanzar dichos acuerdos. Siendo así, se indicó que OSITRAN no tiene competencia para participar en las negociaciones derivadas de la aplicación del mecanismo de Trato Directo instaurado por las Partes, de conformidad con el marco normativo vigente, el cual establece que los tratos directos






involucran únicamente a las Partes, siendo el Regulador un tercero ajeno a las Partes.


Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo precedente, la propuesta de modificación del plazo de vigencia de la Concesión contemplada en la cláusula 3.1 constituye la materialización –a nivel del Contrato de Concesión- de la negociación y suscripción de un acuerdo previo y exclusivo entre el MTC y el Concesionario derivado del Trato Directo instaurado por las Partes, en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión, el cual resulta vinculante, al haberse realizado en ejercicio de las facultades establecidas en el contrato de concesión a las Partes, al ser éstos los actores legitimados para alcanzar dichos acuerdos.


Asimismo, de la documentación proporcionada por el propio Concedente se advierte que: i) el Concesionario no ha demostrado la subsistencia de daños luego de ampliado el plazo de vigencia de la Concesión por diez (10) años, y que ii) con la desestimación del Apéndice 6 del Anexo 5 propuesto en el primer proyecto de adenda sometido a opinión de OSITRAN, las Partes estarían reconociendo que no existe un perjuicio subsistente que afecte a LAP; este Regulador colige que con la firma de la presente Adenda, se ha eliminado toda posibilidad de que el Concesionario pueda reclamar en el futuro reparación alguna a su favor o cualquier modificación al Contrato de Concesión por la demora en la entrega de terrenos por parte del Estado, la misma que ha quedado finiquitada con la suscripción del Acta de Acuerdo que amplía el período de la Concesión por diez (10) años.

Por tanto, resulta correcta la eliminación del segundo párrafo consignada en el proyecto de cláusula remitida inicialmente por el MTC, toda vez que con ello se entiende que se ha eliminado toda posibilidad de que LAP: i) reclame mayores beneficios a los otorgados por el Estado adicionales a la ampliación del plazo de vigencia de la Concesión otorgada en el Trato Directo; ii) solicite la modificación al Contrato de Concesión por la demora en la entrega de terrenos por parte del Estado, máxime si el Acta de Trato Directo ha sido expreso al señalar que las Partes han concluido de manera definitiva la disputa pendiente, concerniente a la demora incurrida en la entrega de terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo establecido originalmente en el Contrato de Concesión; razón por la cual dicha declaración resulta plenamente válida y exigible.

Por todo lo expuesto, este Regulador emite opinión favorable a la inclusión de la Cláusula Octava del proyecto de Adenda remitido mediante el Oficio N° 2794-2017-MTC/25, en línea con el análisis realizado. Asimismo, teniendo en cuenta el contenido de dicha cláusula, corresponde que el MEF emita opinión en el marco de sus competencias en relación a si con la actual redacción de la cláusula, podría generarse alguna contingencia o riesgo al Estado.

-  (xvii) Sobre el Anexo 2 del presente Informe – Modificación del Anexo 14: Requisitos Técnicos Mínimos (numeral 1.2 al 4), señalaron que este Regulador emitió opinión favorable con respecto a los RTM que se listan en la sección I del Anexo 2 del Informe, los cuales al no haber sido modificados en el proyecto de Adenda remitido mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25, mantienen la opinión favorable emitida.

 Asimismo, indicaron que de la revisión de la información remitida por el MTC, se concluye lo siguiente:

-  a) Numeral 1.16 - Sistema de iluminación del Campo Aéreo: considerando que los RTM son aplicables tanto para la etapa de operación como para las etapas de diseño y construcción, y que, además, el numeral 2.2.1-B.3 "Fases de Desarrollo del Año 11 al Año 15" de la Propuesta Técnica, el Concesionario señala que proveerá dicho sistema para la segunda pista del AIJCH, consideramos favorable mantener y modificar el numeral 1.16 en los términos propuestos por el Concedente.

- b) Eliminación del Numeral 1.19 - Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves: el MTC ha acogido la opinión del Regulador, respecto a la necesidad de actualizar los requisitos de capacidad mediante la elaboración de Estudios de Capacidad. Asimismo, en dicha propuesta el Concedente asume la responsabilidad de elaborar dichos Estudios y de contar con ellos debidamente aprobados antes de ser requeridos por el Concesionario en las actualizaciones del Plan Maestro. Este Organismo se encuentra de acuerdo respecto a la propuesta remitida por el Concedente, siendo necesario declarar dicha obligación en el numeral 1.19 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, por lo que este Organismo incluye una propuesta de redacción.
- c) Modificación del Numeral 1.20 - Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas): respecto a la propuesta acordada entre las Partes, este Regulador opina que, durante las etapas de planificación, desarrollo de ingeniería y operación, las Partes deben garantizar que el criterio de calidad acordado para la determinación del número de posiciones de contacto "90% de Pasajeros Embarcados", mantenga como mínimo la calidad de servicio a los pasajeros y eficiencia en las operaciones aéreas, considerada en la redacción original del RTM 1.20 del Anexo 14 (90% de posiciones de contacto), toda vez que ello fue uno de los objetivos del Estado Peruano durante la suscripción del Contrato de Concesión. En ese sentido, consideramos que se debe de adoptar los lineamientos recomendados por la IATA para determinar el número de posiciones de contacto en función a proyecciones de demanda por segmento (nacional, internacional, tránsito), así como en función al nivel de servicio convenido entre el aeropuerto y las aerolíneas. Asimismo, resulta importante que las Partes definan una Metodología para la determinación del número de posiciones de estacionamientos totales, pudiéndose adoptar metodologías desarrolladas por la FAA que permiten mejores aproximaciones a la realidad de cada aeropuerto, para ello se deberá evaluar la conveniencia de corroborar los cálculos teóricos realizados en la etapa de planificación mediante el uso de software de simulaciones.
- d) Modificación del Numeral 1.22.1.A.2 - Objetivos del Diseño de Terminales, Distancia Máxima Recorrida por un Pasajero: el Concedente ha acogido el requerimiento de este Organismo, respecto a considerar como distancia máxima de recorrido de un pasajero sin ayuda mecánica, aquella recomendada por la IATA en su versión 10 del Manual ADRM.
- e) Eliminación del Numeral 1.22.2.C - Veredas frontales del Edificio del Terminal: Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó favorable respecto a la eliminación de los requerimientos para la longitud de veredas. Respecto a eliminar el RTM 1.22.2.C.4, referido al ancho de las veredas adyacentes a la fachada del Edificio Terminal, se verifica que el Concedente ha acogido la opinión del Regulador, manteniendo la redacción vigente.
- f) Eliminación del Numeral 1.30 - Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario: Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó que dicho numeral no debe eliminarse, sino más bien mantenerse, toda vez que contiene lineamientos básicos sobre cómo el Concesionario elaborará sus planes comerciales, administrativos, de negocios y de mantenimiento aeroportuario. Al respecto el Concedente, señala que la omisión del numeral 1.30 fue un error material encontrándose conforme sobre la permanencia del mismo, acogiendo lo señalado por el Regulador.
- g) Eliminación del Numeral 1.31 - Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP): Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-

OSITRAN, el Regulador opinó que dicho numeral no debe eliminarse, sino más bien mantenerse, toda vez que establece el marco sobre el cual se gestionará el Plan de Diseño y de Trabajo también denominado Presupuesto y Programa de Inversiones (PDT-PPI) del Concesionario para la expansión del AIJCH. Al respecto, el Concedente en el Informe N° 505-2017-MTC/25, sustentado en el Informe N° 0053-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC, el Concedente señala que la omisión del numeral 1.30 fue un error material encontrándose conforme sobre la permanencia del mismo, acogiendo lo señalado por el Regulador.

- h) Modificación del Numeral 2.1 - Instalaciones Aeroportuarias: Mediante Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Regulador opinó desfavorable respecto a eliminar el término "todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto", Asimismo, el Regulador consideró necesario mantener como parte de los requisitos criterios de índole estéticos, por lo que opinó desfavorable eliminar el término "especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario". Sobre el particular, el Concedente incorporó la recomendación del Regulador de mantener como requisito "*las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario*", a fin de mantener criterios estéticos en el numeral. Por otro lado, encontramos conforme la eliminación del término "todas las zonas del lado aire y lado tierra del aeropuerto", considerando que dicho ámbito de aplicación se encuentra cubierto por la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión y normatividad en materia ambiental en la materia (que defina el grado de limpieza de los ambientes).
- i) Eliminación del Numeral 3.3 - Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos – FAA: Considerando los compromisos asumidos por el Concedente mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08, respecto de asegurar la aplicación de la normativa FAA en el ámbito de diseño de pavimento y construcción de elementos del lado aire, así como de asegurar su aplicación en la etapa de revisión del Plan Maestro y principalmente de disponer la incorporación de las Circulares de la FAA a la normativa aeronáutica nacional en caso de requerir su cumplimiento al Concesionario, este Organismo se encuentra de acuerdo respecto a la propuesta de eliminación del numeral 3.3 del Anexo 14 remitida mediante Informe N° 505-2017-MTC/25.
- j) Modificación del Numeral 3.4 - Recomendaciones IATA: el Concedente acoge la propuesta del Regulador señalada en el Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, respecto a modificar el numeral 3.4 referido a las Recomendaciones IATA en los términos señalados por el Regulador. No obstante, se recomienda mejorar la redacción del numeral 3.4 citando el nombre original del Manual de la IATA.

Por otro lado, en el numeral 6.170 del Informe N° 1315-2016-MTC/25, el Concedente señala que en el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08, elaborado por la DGAC, se encuentra el sustento de las modificaciones propuestas para cada uno de los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

De la revisión a los documentos citados en los párrafos precedentes, se ha observado que para los numerales 1.22.1.B.3, 1.21.1.B.8, 1.22.2.B.4, 2.2 (mantenimiento y limpieza de la pintura de las paredes, ventanas, puertas, lámparas y rótulos iluminados) existen diferencias entre la propuesta de modificación del Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 (DGAC) y la propuesta de modificación del Anexo 14 del Informe N° 1315-2016-MTC/25 (DGCT); siendo la segunda propuesta, la que se ha considerado nuevamente en el Informe N° 505-2017-MTC/25. Siendo que la opinión favorable vertida por este Regulador mediante el Anexo 1 del Informe N° 001-2017-GSF-GRE-GAJ-OSITRAN se ha emitido respecto a la propuesta de redacción y sustento remitido mediante el Informe N° 1356-2016-MTC/12.08 elaborado por la DGAC.



Mediante Informe N° 0339-2017-MTC/12.08 elaborado por la DGAC, se remite sustento complementario respecto a la redacción que deberá considerarse en lo estipulado para los RTMs 1.22.1.B.3, 1.22.1.B.8 y 1.22.2.B.4, 2.2 (mantenimiento y limpieza de la pintura de las paredes, ventanas, puertas, lámparas y rótulos iluminados). Sobre el particular, del análisis de la información remitida por la DGAC, este Organismo se encuentra conforme con mantener la redacción señalada en la Propuesta de Modificación del Anexo 14, remitida mediante Informe N° 505-2017-MTC/25.

Siendo ello así, luego de un breve debate e intercambio de ideas los señores Directores manifestaron su conformidad con el análisis y conclusiones realizadas por las áreas técnicas. En ese sentido, el Consejo Directivo de OSITRAN adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo:

**ACUERDO N° 2026-613-17-CD-OSITRAN  
de fecha 12 de julio de 2017**

Vistos, el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y los Oficios N° 2570-2017-MTC/25, N° 2794-2017-MTC/25 y N° 2853-2017-MTC/25; en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias y el Decreto Legislativo N° 1224, que aprueba el "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos", y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 410-2015-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

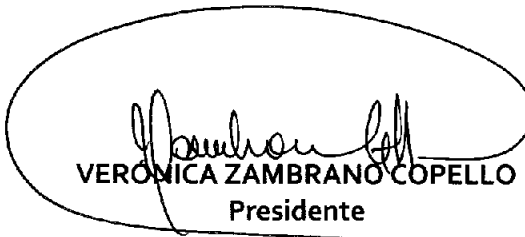
- a) Aprobar el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica favorable respecto de la propuesta de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los términos señalados en el referido informe.
- b) La opinión técnica emitida por OSITRAN tiene carácter no vinculante, de acuerdo a lo expresamente señalado por el artículo 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.
- c) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a Lima Airport Partners S.R.L.
- d) De conformidad con el artículo 82° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, notificar el presente Acuerdo y el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.



No habiendo otro asunto que tratar, la Presidente levantó a las 13:00 horas del día 12 de julio de 2017.

  
CÉSAR ANTONIO BALBUENA VELA  
Director

  
ALFREDO DAMMERT LIRA  
Director

  
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO  
Presidente