

**SUSTENTO TÉCNICO, LEGAL, ECONOMICO, FINANCIERO PARA LA SUSCRIPCIÓN DE
LA NOVENA ADENDA AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE
AEROPUERTOS DE PROVINCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ**

I. BASE LEGAL Y CONTRACTUAL

1. El Artículo 22° del Decreto Legislativo No. 1224 – Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público - Privadas y Proyectos Activos (en adelante “Ley de APP”), en su artículo 22° establece la posibilidad que las partes puedan modificar la estructura contractual original, siempre que se mantenga el equilibrio económico y financiero y las condiciones de competencia en el proceso de promoción, conforme se establezca en el Reglamento de la Ley de APP.
2. Sobre el particular, el Decreto Supremo No. 410-2015-EF, Reglamento del Decreto Legislativo No. 1224, Reglamento del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público - Privadas y Proyectos Activos (en adelante Reglamento de la Ley de APP), en su artículo 53° y siguientes, establece el procedimiento a ser seguido para efectos de las modificaciones contractuales.
3. Adicionalmente, mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó los “Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión” (en adelante, los Lineamientos), en el cual se establecen los criterios a analizar por OSITRAN en caso se presenten solicitudes de interpretación, modificación y reconversión de los contratos de concesión.
4. En relación a la posibilidad de efectuar modificaciones, el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el “Contrato de Concesión”), se establece lo siguiente:

“17.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el OSITRAN, con el debido sustento técnico y económico financiero y con la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable. La Parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados de las Partes.”

17.2 La solicitud que en ese sentido realice el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

17.3 De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, o a solicitud expresa de los Acreedores Permitidos respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico – financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

17.4. Cualquier modificación al Contrato que implique un impacto fiscal y financiero requerirá previa opinión del Ministerio de Economía y Finanzas y la consecuente autorización para efectuar dicho cambio.

17.5 Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del OSITRAN, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes.”

5. Verificado el hecho que las Partes se encuentran en plena libertad de establecer las modificaciones contractuales que consideren convenientes, a continuación se analizan los motivos que justifican la presente solicitud.

II. ANALISIS

CONSIDERACIONES PREVIAS

Habiendo transcurrido casi 11 años desde la suscripción del Contrato de Concesión, es el caso que la Concesión se encuentra en una etapa crucial: se ha culminado el Período Inicial y -por tanto- se han realizado todas las Obras Obligatorias que tenían por objetivo que todos los Aeropuertos se encuentren en condiciones de operar de manera regular y/o en capacidad de atender servicios comerciales. En la actualidad, el desarrollo de la Concesión se encuentra en la etapa correspondiente al Período Remanente, por lo que el objetivo de las Inversiones es el de dotar a los Aeropuertos de las condiciones que permitan aumentar la capacidad de atención de aeronaves y mejorar el nivel de servicio ofrecido a los usuarios, de manera tal que se consolide una atención regular de vuelos comerciales y prestación de servicios en todo el primer grupo de aeropuertos de provincia.

Adicionalmente, con ocasión de la ejecución de las obras de Periodo Inicial -y la de algunas de las obras del Periodo Remanente- se han identificado la existencia de diversos vacíos e imprecisiones en el texto del Contrato de Concesión¹, las cuales hacen indispensable la inclusión de aclaraciones y precisiones que complementen las condiciones contractuales, siempre dentro del marco de la buena fe contractual y la común intención de las partes al momento de su suscripción.

¹ Es por todos conocido que los Contratos de Concesión, al ser contratos de largo plazo, son contratos incompletos, ello a consecuencia de la imposibilidad de poder recoger y regular como parte de los mismos -a costos eficientes-todas las posibles contingencias que se pueden presentar durante su vigencia. Como consecuencia de lo anterior, la doctrina prevé y permite que dichos contratos sean completados y modificados a lo largo de su ejecución.

Así, para el cumplimiento de los objetivos antes mencionados, además de las constantes coordinaciones entre el Concesionario, el Concedente (sea a través de la Dirección General de Concesiones en Transporte – DGCT o la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC) y el Regulador, se ha concluido que existe la necesidad de modificar el Contrato de Concesión, a fin de propiciar y viabilizar el cumplimiento de los objetivos originalmente trazados por las Partes. De las últimas adendas suscritas por las Partes, resultan de particular interés la Quinta, Sexta y Séptima Adenda, las cuales apuntaban principalmente a mejorar las condiciones para la ejecución de Obras Adicionales y realizar precisiones en los mecanismos de pago que debe percibir el Concesionario.

No obstante ello, es el caso que, durante esta etapa de consolidación de los Aeropuertos –y por ende, de la ejecución de las más importantes Inversiones– se ha visto que el Contrato de Concesión requiere de ajustes y precisiones de carácter operativo para el Período Remanente, que permitan justamente cumplir con el objeto de la Concesión: mejorar la calidad de los servicios y aumentar el alcance de la Infraestructura Aeroportuaria, todo ello de manera ágil y oportuna, con el fin de satisfacer las necesidades de los usuarios.

Para el cumplimiento de estas metas, resulta tan importante realizar las Inversiones al menor costo, como lograr que estas inversiones se ejecuten en el menor plazo, sin que ello implique en una merma en la calidad de las inversiones o los servicios.

Así, para lograr estos objetivos, es importante que los principales involucrados en la Concesión (entiéndase, Concesionario, Concedente y Regulador) se comprometan a cumplir con sus obligaciones y desarrollar sus roles, debiendo contarse para ello con plazos acotados pero suficientes, de manera tal que no se generen retrasos innecesarios en la ejecución de Inversiones, ayudando con ello al Concesionario a mitigar los riesgos generados por la ocurrencia de retrasos en las obras (lo cual podría redundar en mayores pagos para los contratistas y por tanto, mayores gastos para el Estado).

Precisamente esta meta, en cuanto a plazos definidos para la ejecución de las mejoras en la Infraestructura Aeroportuaria, repercutirá directamente en una mejora de los servicios, ayudarán a afianzar rutas, a permitir el aumento de las frecuencias y a aumentar los vuelos comerciales. Con esto se busca una mayor integración regional, descentralización de las operaciones aeronáuticas, el aumento de ingresos y coadyuvando a lograr la auto sostenibilidad de la Concesión, reduciendo el cofinanciamiento de parte del Estado.

En línea con lo anterior, con las metas claramente definidas, hemos identificado una serie de cambios, precisiones y adiciones que facilitarán la ejecución simultánea de las Inversiones, posibilitar su financiamiento. Para ello, se está buscando una mejor asignación de responsabilidades entre las Partes y el Regulador en la ejecución de inversiones, a través de la aclaración de los procedimientos de revisión y actualización de los programas y planes previstos en el Contrato de Concesión, incorporando para ello plazos claramente definidos, la modificación de la periodicidad de determinados estudios con el fin de buscar eficiencias, la previsión de mecanismos contractuales adicionales que permitan lograr una explotación más eficiente de los Bienes de la Concesión, la

eliminación de determinadas restricciones a las actividades que el Concesionario puede llevar a cabo -aprovechando con ello la experiencia adquirida en los más de diez años de concesión- y la flexibilización de los procesos de aprobación de manera tal que se permita la adaptación de las inversiones que se ejecutarán; así como propiciar mecanismos de colaboración entre las Partes, en particular respecto de las inversiones y mejoras que son de cargo del Estado, a través de CORPAC.

De igual manera, hemos observado que el Contrato de Concesión no ha contemplado la posibilidad que se pudiera presentar la necesidad de efectuar nuevas inversiones no previstas dentro de la definición de "Obras" recogida en el Contrato de Concesión.

En línea con lo indicado, a continuación desarrollamos el sustento de las modificaciones y/o incorporaciones contractuales propuestas por nuestra representada, las que se resumen en:

- Incluir el concepto de "Obra Nueva", así como el procedimiento su aprobación y pago de parte del Concedente, así como regulando la supervisión de su ejecución por parte del Concedente y el OSITRAN;
- Precisiones respecto del concepto de "Obra Adicional" o "Adicional de Obra".
- Aclaraciones respecto del concepto "Pago por Obra (PAO)".
- Precisiones respecto del procedimiento de aprobación y actualización de los "Planes de Inversiones en Equipamiento".
- Modificación de la periodicidad de desarrollo de las Evaluaciones Funcionales y Estructurales de los Pavimentos del Lado Aire, así como respecto del procedimiento de actualización de los Programas de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire (PRMLA).
- Precisiones al Objeto Social del Concesionario.
- Precisiones respecto del procedimiento de aprobación y actualización de los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario.
- Precisiones respecto de los procedimientos de aprobación de las ampliaciones de plazo de las obras, así como de los gastos estas generen.
- Precisiones respecto de la ejecución de las labores de mitigación de pasivos ambientales.
- Precisiones respecto del procedimiento de aprobación de los Adicionales de Obra.
- Precisar la posibilidad que el Concesionario pueda suscribir contratos por plazos que excedan los del Contrato de Concesión, en la medida que en los mismos se cuente con la participación del Concedente.

- Incorporación de la versión vigente de Manual de Diseño de IATA (Airport Development Reference Manual) como parte de los criterios de diseño de terminales dentro del marco del Contrato de Concesión.
- Actualización y adecuación a las necesidades del mercado, de las Instalaciones Mínimas requeridas por aeropuerto.
- Precisiones respecto de los conceptos incluidos en el cálculo del PAO.
- Modificación de la oportunidad del reembolso de diversos estudios de preinversión realizados por el Concesionario.
- Incorporación de la posibilidad que el Concesionario ejecute las obras necesarias para la implementación de nuevas Torres de Control en los Aeropuertos concesionados.

A. Modificaciones relacionadas con la programación y ejecución de las Obras y demás inversiones previstas el Contrato de Concesión

6. La culminación de las inversiones del Periodo Inicial, así como la ejecución de determinadas obras a lo largo del Periodo Remanente, ha hecho evidente que los mecanismos de programación de inversiones y similares, así como los procedimientos para su ejecución y cumplimiento, requieren ser revisados y mejorados, ello con el fin dinamizar y optimizar dicha ejecución, permitiendo la ejecución simultánea de varias inversiones, coadyuvando con la pronta disponibilidad de las mejoras proyectadas dentro del plazo de vigencia del Contrato de Concesión, más aun en escenarios en los que la demanda crece a tasas superiores a las inicialmente proyectadas-
7. Ante esta situación, se propone establecer condiciones que permitan -cuando sea necesario- dotar de flexibilidad a la forma en que se planifica y/o programa las obras, inversiones y similares.
8. En ese sentido, con las modificaciones que se exponen en el presente documento, se busca mejorar las condiciones de evaluación del Estado al momento de proyectar el desarrollo y mejora de los Aeropuertos, precisando y mejorando los mecanismos establecidos para la programación, aprobación y revisión de las inversiones, lo cual se busca redunde en inversiones más eficientes y permitirá ofrecer a los usuarios servicios y facilidades en infraestructura, acorde a sus necesidades y requerimientos.
9. De otro lado, se ha visto por conveniente establecer mayores precisiones en los procesos de aprobación y revisión de las Obras y Adicionales de Obra, haciendo especial énfasis en los plazos de aprobación, evaluación y absolución de observaciones de manera tal que se eviten retrasos innecesarios y se elimine la incertidumbre.

10. Asimismo, hemos observado que el Contrato no ha contemplado, al momento de su suscripción, la posibilidad que durante el Período Remanente se podría presentar la necesidad de efectuar inversiones que no encajen dentro de la actual definición de “Obras”, según como este término se encuentra definido en el Contrato de Concesión.
11. Esta situación, que no es ajena a los proyectos de infraestructura de largo plazo, se debe normalmente a que el diseño original de la concesión no puede prever todos aquellos eventos que surgirán durante la vigencia de la Concesión y que ameritan intervenciones extraordinarias de las Partes para garantizar el desarrollo de la infraestructura y la implementación de los servicios.
12. Debido a ello, es práctica normal en proyectos de similares características a la Concesión el incorporar nuevas inversiones, toda vez que la misma constituye una herramienta que permite otorgar mayor flexibilidad a las Partes, en lo que respecta a la ejecución de nuevas actividades vinculadas al objeto de la Concesión.
13. Es en ese escenario, así como debido a la necesidad de contar con una figura contractual que permita a las Partes desarrollar todas aquellas actividades adicionales a las originalmente previstas, se ha propuesto la inclusión del concepto de Obra Nueva a efectos de generar herramientas contractuales que permitan atender a las necesidades de diseño y construcción que surgen como consecuencia del desarrollo de los Aeropuertos.
14. **Incorporación del concepto de “Obra de Nueva” y regulación del procedimiento aplicable**

- Incorporación, como parte de la cláusula 1.77 del Contrato de Concesión, de un nuevo concepto:

“1.77 **“Obras”**, (...)

“Obras Nuevas”, son las inversiones en infraestructura y/o equipamiento que por razones de operación, seguridad, facilitación, homogeneidad de diseño, confort, situaciones de emergencia que no se encuentren contempladas en el Mantenimiento Periódico y/o Rutinario, resultan necesarias durante el Período Remanente, las cuales no se encuentran contempladas y/o previstas en el Plan Maestro de Desarrollo, Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire o el Plan de Inversiones en Equipamiento; asimismo aquellas inversiones que permitan facilitar las entregas parciales a EL CONCESIONARIO de las áreas adicionales previstas en el Plan Maestro de Desarrollo, tales como cercos perimetrales, entre otros. Estas Obras Nuevas deben cumplir con lo previsto en el Invierte.pe o a la normativa vigente que la sustituya. (...)

Sustento:

Siguiendo lo señalado en los sustentos generales de esta sección, se propone establecer, dentro del numeral referido a Obras, el nuevo concepto de Obra Nueva, el mismo que comprende aquellas inversiones que no se encuentren definidas como parte de los Planes Maestros, Planes de Equipamiento, Programas de

Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire, o Programa de Mantenimiento Periódico, pero cuya ejecución se torna indispensable para el adecuado funcionamiento y operatividad de los Aeropuertos.

De este modo, se puede advertir que la definición de Obra Nueva abarca todas aquellas intervenciones que deben ser ejecutadas de forma independiente a lo previsto en los planes y programas antes mencionados, siendo que la única finalidad de incorporar dicha definición es generar herramientas contractuales que permitan -previo acuerdo entre las partes- atender de forma oportuna las intervenciones en infraestructura y equipamiento como consecuencia del desarrollo de los Aeropuertos.

Cabe anotar que esta definición se diferencia claramente de la Obra Adicional o Adicional de Obra, en la medida que el nuevo concepto abarca a aquellas obras que no se encuentran comprendidas en alguno de los Planes o Programas que señala el Contrato, pero que su ejecución resulta necesaria para cumplir con el objeto del Contrato.

Por el contrario, la Obra Adicional o Adicional de Obra, conforme lo acordado por la Adenda N° 5 al Contrato de Concesión y conforme viene siendo aplicado por OSITRAN, corresponde a las inversiones que por razones de operación seguridad, facilitación u homogeneidad de diseño que, aunque no se encuentran contempladas y/o previstas total o parcialmente en las partidas de los Expedientes Técnicos aprobados por el Concedente, tienen relación directa con el cumplimiento de los objetivos de un proyecto en marcha, lo cual acerca dicho concepto al “Adicional de Obra” que se desarrolla en la normativa general de contratación pública.

Por ello, y con el solo objeto de que el Contrato de Concesión contemple todas aquellas intervenciones que puedan presentarse en el Período Remanente, sean que estén incluidos o no en los Programas o Planes que establece el propio contrato, es que se considera necesario que las Partes incorporen dicho concepto al Contrato.

Por otro lado, tomando en cuenta que la ejecución de una Obra Nueva constituye un esfuerzo conjunto del Concedente y el Concesionario, se ha establecido que la aprobación de dicha ejecución debe ser un acto consensuado entre la Partes, con el fin que las mismas definan su compromiso respecto de la realización de la inversión que corresponda.

- Incorporación de la Cláusulas 8.2.3 al Contrato de Concesión.

“8.2.3. Obras Nuevas

8.2.3.1 Previo acuerdo entre las partes respecto de la necesidad de la ejecución de la inversión, sus características principales y la viabilidad del cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos señalados en el Anexo 8, El CONCEDENTE presentará al CONCESIONARIO, con copia a OSITRAN, una instrucción para la ejecución de las Obras Nuevas que deberán ser ejecutadas dentro del marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones -

Invierte.pe o a la normativa vigente que lo sustituya. El mecanismo de pago a utilizar será previo acuerdo entre las partes y conforme a lo previsto en el numeral 2.5 del Anexo 17 del Contrato de Concesión. Solo en el caso de aquellas Obras Nuevas cuya inversión no exceda el importe de US \$1'000,000.00 (Un Millón de Dólares) o su equivalente en Soles, EL CONCEDENTE podrá optar por realizar el pago utilizando el mecanismo de Liquidación previsto en el Numeral 2.6.3 del Anexo 17 del presente Contrato.

8.2.3.2 *Para la ejecución de las Obras Nuevas el CONCESIONARIO deberá seguir los lineamientos para la elaboración de los respectivos expedientes técnicos y las respectivas contrataciones, de acuerdo a lo previsto en el Anexo 27 del presente Contrato.*

8.2.3.3 *Las inversiones de las Obras Nuevas serán asumidas por el CONCESIONARIO con cargo a los recursos del CONCEDENTE. Este reconocimiento no incluirá el costo de los estudios técnicos previos que ya hayan sido pagados.*

Para tal efecto, el CONCEDENTE deberá registrar en sus partidas presupuestales el pago de las Obras Nuevas.

8.2.3.4 Expedientes Técnicos para las Obras Nuevas

Para la ejecución de cada una de las Obras Nuevas el CONCESIONARIO deberá preparar un Expediente Técnico que deberá ser aprobado por el CONCEDENTE, con opinión del OSITRAN.

El CONCESIONARIO presentará los Expedientes Técnicos a OSITRAN con copia al CONCEDENTE, para la correspondiente evaluación y emisión de opinión. Una vez que OSITRAN haya emitido opinión sobre los Expedientes Técnicos, deberá remitirlo al CONCEDENTE para su aprobación. OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días de recibido los Expedientes Técnicos, para emitir su pronunciamiento.

De existir observaciones a los Expedientes Técnicos, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de sesenta (60) Días para subsanar las observaciones formuladas por el OSITRAN, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas. Este plazo podrá ser extendido por la DGAC a pedido del CONCESIONARIO, previa justificación.

Una vez subsanadas las observaciones, el OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días de recibida la subsanación para emitir su pronunciamiento final.

Para la revisión y aprobación de los Expedientes Técnicos para las Obras Nuevas, el CONCEDENTE dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días, a partir de recibida la opinión del OSITRAN.

De existir observaciones a los Expedientes Técnicos, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de sesenta (60) Días para subsanar las observaciones formuladas por el CONCEDENTE, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas. Este plazo podrá ser extendido por ELCONCEDENTE, a través de la DGAC del MTC, a pedido del CONCESIONARIO, previa justificación.

Una vez subsanadas las observaciones, El CONCEDENTE dispondrá de quince (15) Días, para evaluar las subsanaciones presentadas por el CONCESIONARIO.

En caso EL CONCEDENTE y/u OSITRAN incumplan con los plazos previstos en este acápite, y la ejecución de la Obra Nueva esté vinculada al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos, se suspenderá la exigibilidad de esta obligación del CONCESIONARIO hasta la culminación de la correspondiente Obras Nueva.”

Sustento

Además de contar con una definición de Obra Nueva, es necesario incorporar el procedimiento mediante el cual se implementará la misma; de modo tal que el Contrato de Concesión contenga las reglas que deberán seguir las Partes para acordar la ejecución de dicha inversión, sus características, requisitos que deben de cumplir, así como los mecanismos para su pago.

En línea con ello, se ha previsto que las partes deben estar de acuerdo respecto de la ejecución de la Obra Nueva; para lo cual será necesario realizar un análisis respecto de la necesidad de llevar a cabo la referida obra, además de establecer los parámetros técnicos de la inversión propuesta. Lo antes mencionado implica que la ejecución de las Obras Nuevas no se realizará de manera automática, sino que previamente habrá una evaluación sobre su conveniencia, la formalización de la instrucción y posteriormente definir el acuerdo con el Concesionario.

Es necesario que las partes lleguen a un acuerdo respecto de los requisitos que se aplicara a dichas Obras Nuevas pues, dependiendo de sus características, estas podrían estar sujetas -o no- al cumplimiento de requisitos específicos.

Lo mencionado encuentra sustento debido que es el Concedente quien financiará, con cargo a recursos públicos, la ejecución de la Obra Nueva; dado que la naturaleza cofinanciada de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia implica que el Estado Peruano será quien asuma todos los costos y gastos asociados a la inversión en construcción.

Será el Concedente quien deberá aprobar los alcances de la Obra Nueva cuya ejecución autoriza y posteriormente reembolsar al Concesionario la inversión realizada por éste último con ocasión de la ejecución de la Obra Nueva, incluyendo los intangibles de acuerdo a lo previsto en los el Anexo 17, el cual estable el mecanismo que debe seguir el Concedente para efectuar el pago de cofinanciamiento correspondiente a las inversiones del Periodo Remanente.

Además de lo mencionado, el procedimiento propuesto permite que la ejecución de la Obra Adicional se adecúe tanto a los procedimientos contractuales, como al marco legal aplicable. En efecto, se establece que la contratación de la inversión calificada como Obra Nueva, deberá cumplir con lo previsto en el Anexo 27 del Contrato de Concesión, el mismos que define los lineamientos para la contratación y ejecución de las obras que se desarrollen en el marco de la Concesión.

Asimismo, se precisa que la Obra Nueva deberá cumplir con el marco legal correspondiente al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de

Inversión – invierte.pe, en caso se verifique que la misma constituye un Proyecto de Inversión Pública.

15. Otras modificaciones que tienen por objeto regular la ejecución y pago de las inversiones ejecutadas bajo el mecanismo de Obra Nueva.

Se realizan modificaciones adicionales, las misma que tienen por objeto integrar el mecanismo de Obra Nueva a la regulación que el Contrato de Concesión prevé respecto de la ejecución y pago de las inversiones ejecutadas. En ese sentido, se modifican los numerales 1.20, 1.47, 1.66, 8.13 y Literal F del Anexo 27 del Contrato de Concesión.

“1.20 **“CAO”**, “Es el Certificado de Avance de Obra, emitido por el OSITRAN a solicitud del CONCESIONARIO y que requiere ser certificado por el CONCEDENTE. Mediante la emisión del CAO, OSITRAN otorga su conformidad respecto de un Hito ejecutado por el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE a través de su certificación reconoce el monto que deberá cancelar por el avance de las obras del Plan Maestro, Planes de Equipamiento, Programa de Mantenimiento Periódico, de las obras de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire o las Obras Nuevas, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 18.”

[...]

“1.47 **“Estructuración Financiera”**, es el proceso por el cual el CONCESIONARIO obtiene los fondos necesarios de los Acreedores Permitidos para el cumplimiento de los planes de ejecución de las Obras Obligatorias (con excepción de las Obras de Rápido Impacto y el Equipamiento Mínimo), las Obras del Plan Maestro de Desarrollo, las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, las actividades del Programa de Mantenimiento Periódico, las inversiones del Plan de Equipamiento y Obras Nuevas.”

[...]

“1.66 **Inversiones a ejecutar en el Período Remanente”**, Son las inversiones en Obras, en equipamiento y en Actividades de Mantenimiento Periódico a ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante los años 4 al 25. Estas inversiones estarán definidas en los Planes Maestros, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto y serán aprobados por el CONCEDENTE. También podrán ser consideradas las Obras Nuevas que cuenten con aprobación del CONCEDENTE.”

[...]

“8.13 Las Obras Obligatorias, con excepción de las Obras de Rápido Impacto y el Equipamiento Mínimo, las Obras del Plan Maestro de Desarrollo, las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, las actividades del Programa de Mantenimiento Periódico, las inversiones del Plan de Equipamiento y las Obras Nuevas, deberán iniciarse una vez que se haya obtenido la Estructuración Financiera.”

[...]

“Anexo 27

[...]

- F. *OSITRAN tendrá las siguientes facultades y atribuciones relacionadas con la ejecución de Obras Obligatorias, Obras Nuevas y Obras del Periodo Remanente, así como las de Rehabilitación y Mejoramiento.*

Sustento

Estas modificaciones buscan incorporar el concepto de Obra Nueva, a los mecanismos y procedimientos previstos en el Contrato de Concesión para la aprobación, contratación, ejecución y supervisión de las inversiones, de tal manera que se garantice la operatividad de la ejecución de las mismas.

16. Incorporación de aclaración respecto de la definición de Pago por Obra (PAO)

Si bien la definición del concepto Pago por Obra (PAO) fue incorporada como parte de la Tercera Adenda al Contrato de Concesión, la misma presenta errores de redacción. En ese sentido, se propone corregir dichas omisiones en el Numeral 1.83 del Contrato de Concesión, utilizando texto siguiente:

“1.83 “Pago por Obras (PAO)”, *“Es el pago trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el CONCEDENTE realizará a favor del CONCESIONARIO por la construcción de infraestructura, adquisición de equipamiento y ejecución del Mantenimiento Periódico, efectuadas tanto en el Periodo Inicial como en el Periodo Remanente. Los rubros y los mecanismos para determinar el PAO se encuentran explicados en el acápite 2.5 del Anexo 17.”*

17. Precisiones respecto del concepto “Adicional de Obra” u “Obra Adicional”.

Si bien la definición de Obra Adicional fue incorporada como parte de la Quinta Adenda al Contrato de Concesión, imprecisiones y vacíos en su texto ha generado distintas interpretaciones respecto de sus alcances, dificultado su aplicación y la consecución del objetivo de su incorporación como parte de la Quinta Adenda. Como consecuencia de lo anterior, se ha considerado necesario la incorporación de precisiones adicionales al texto del mencionado numeral, con el fin de precisar que las alusiones a “Adicional de Obra” y a “Obra Adicional” son equivalentes, así como que los alcances de la definición. En ese sentido, se propone la incorporación del texto siguiente:

“1.77 “Obras”, (...)

- **“Obras Adicionales” o “Adicionales de Obra”**, *son aquellos diferenciales de Obra de cada proyecto de Inversión Pública los cuales no se encuentran contemplados y/o previstos, total o parcialmente, en las partidas de los expedientes técnicos aprobados por el Concedente, y aquellas partidas nuevas las cuales se necesiten para el cumplimiento del objetivo del proyecto.”*

Sustento

Como se ha mencionado, la definición de Obra Adicional fue incorporada como parte de la Adenda 5 al Contrato de Concesión, teniendo por objeto la regulación del tratamiento que se daría a aquellos diferenciales de obra que no se encuentran contemplados en las partidas de los expedientes técnicos, pero cuya ejecución es necesaria para lograr los objetivos del proyecto en ejecución.

Es el caso que, como parte de la ejecución de los proyectos, se generaron distintas interpretaciones respecto a si el concepto de Obra Adicional resultaba o no equivalente al de Adicional de Obra, el mismo que es comúnmente utilizado en la industria de la construcción, presentándose -asimismo- diferencias de opinión respecto a si dichas Obras Adicionales debían -o no- ser reconocidas por el Concedente, dentro del esquema de cofinanciamiento que rige la Concesión.

De este modo y siguiendo la lógica de eficiencia que reviste la figura de las prestaciones adicionales en el marco de las contrataciones del Estado, se ha buscado complementar la definición de Obra Nueva, señalando su relación con la de Adicional de Obra, así como precisando las características que la misma debe cumplir dentro del marco del Contrato de Concesión.

18. Plazos de Aprobación de las Obras Adicionales

Incorporación del Numeral 8.24.3 del Contrato de Concesión

“8.24.3 Plazo para la aprobación de las Obras Adicionales o Adicionales de Obra.

El pronunciamiento por parte del OSITRAN o de EL CONCEDENTE respecto de las Obras Adicionales o Adicionales de Obra, previstos en los numerales 8.24.1 y 8.24.2 deberá ser emitido dentro de un plazo no mayor de 20 Días, vencidos los cuales EL CONCEDENTE deberá asumir cualquier costo o gasto derivado de la falta de pronunciamiento.”

Sustento

En relación a la incorporación propuesta, debemos señalar que Cláusulas 8.24.1 y 8.24.2 regulan adecuadamente el procedimiento para la aprobación de las Obras Adicionales -o Adicionales de Obra-, no obstante lo cual -a partir de la experiencia adquirida desde la suscripción de la Quinta Adenda- se ha hecho evidente que resulta necesario precisar los plazos involucrados en cada una de las etapas de dicho procedimiento.

Esta precisión busca, por tanto, dotar de predictibilidad a las actividades del Estado (ya sea el Concedente o el OSITRAN), cumpliendo con los objetivos que justificaron la regulación original de la Cláusula 8.24, la cual fue incorporada al Contrato de Concesión mediante la Quinta Adenda.

19. Modificación de la Periodicidad de la realización de las evaluaciones funcionales y estructurales de los pavimentos del Lado Aire, así como optimización del procedimiento de actualización de los Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire

Modificación del numeral 1.98, segundo párrafo del numeral 6.3, Numeral 8.5.2 y Numeral 8.5.3.6 del Contrato de Concesión

“1.98 “Programa de Rehabilitación y Mejoramiento”, es el documento que el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN en los mismos plazos establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo. Dicho Programa deberá detallar las Obras de Rehabilitación y de Mejoramiento previstas a ejecutarse, de acuerdo al resultado de las evaluaciones funcionales y estructurales a las cuales está obligado a realizar el CONCESIONARIO, acorde con el numeral 6.5 del presente Contrato.”

[...]

“6.3 [...]

A la Toma en Posesión, el CONCESIONARIO deberá inspeccionar y llevar a cabo una evaluación funcional y estructural de los pavimentos del Lado Aire de los Aeropuertos del Primer Grupo, con la finalidad de determinar las actividades prioritarias a realizar en los respectivos Programas de Mantenimiento Periódico y de Rehabilitación y Mejoramiento. Dichas actividades deberán ejecutarse con el objeto de mantener la seguridad operacional de los Aeropuertos, las que deberán de cumplirse acorde con el detalle y especificaciones de las labores que se encuentran descritas en el Apéndice 2 del Anexo 8, a los cuales el Concesionario está obligado.

Las Evaluaciones Funcionales y Estructurales de los pavimentos del Lado Aire de los Aeropuertos del Primer Grupo (EFEs) del Periodo Remanente de la Concesión deberán ser remitidas a la DGAC una vez que los mismos hayan sido concluidos, para su aprobación.

La DGAC dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días de recibidas las Evaluaciones Funcionales y Estructurales, para emitir su pronunciamiento.

De existir observaciones a las Evaluaciones Funcionales y Estructurales, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días para subsanar las observaciones recibidas, plazo que se contará desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas.

Acto seguido, la DGAC dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días de recibida la subsanación para emitir su pronunciamiento.”

[...]

“8.5.2 Este Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire deberá ser elaborado de acuerdo al resultado de la última de evaluación funcional y estructural aprobada por el CONCEDENTE, las cuales EL CONCESIONARIO se encuentra obligado a realizar cada tres (3) años, acorde con el numeral 6.3 del presente Contrato, respetando las normas y recomendaciones internacionales publicadas por la OACI. Dicho Programa deberá incluir un cronograma de ejecución de obras y un presupuesto estimado de los costos totales.

En caso el CONCESIONARIO considere necesaria la realización de una evaluación antes de transcurrido el período de tres (3) años desde la realización de la última evaluación, la ejecución de la misma deberá ser previamente autorizada por el

CONCEDENTE. En dicho supuesto, el CONCESIONARIO sustentará esta necesidad ante el CONCEDENTE, y éste contará con un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario para autorizar su ejecución una vez recibida la solicitud del CONCESIONARIO. Transcurrido el plazo indicado, sin pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá aprobada la solicitud.

Adicionalmente, de considerarlo necesario, el CONCEDENTE podrá solicitar al CONCESIONARIO la realización de la mencionada evaluación en intervalos menores a tres (3) años.”

[...]

“8. 5.3.6 El Programa deberá ser actualizado como mínimo una vez cada quinquenio contados a partir de su aprobación. Esta obligación quedará suspendida una vez que EL CONCESIONARIO haya iniciado los estudios de preinversión vinculados a la ejecución del mencionado Programa. Esta suspensión podrá ser levantada por parte de EL CONCEDENTE, quien tendrá la potestad de solicitar al CONCESIONARIO la elaboración del Programa teniendo en cuenta los resultados de las Evaluaciones Funcionales y Estructurales.”

Sustento

Se propone que las evaluaciones funcionales y estructurales, que sirven de insumo para la elaboración del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire, se realicen cada 3 años, reemplazando la redacción original que establecía que dichas evaluaciones debían ser realizadas en periodos anuales.

Cabe señalar que la modificación obedece a que las referidas evaluaciones funcionales y estructurales desarrollan elementos muy complejos que necesitan de periodos más extensos para su elaboración -que puede tomar más de un año entre su contratación y su ejecución-; así como para su supervisión. Es así que actualmente, el Concesionario presenta dichas evaluaciones ante el Concedente y el Regulador, sin que éstos últimos hayan culminado con las actividades de supervisión correspondientes a las evaluaciones anuales inmediatamente anteriores.

Sobre el particular, es importante mencionar que mediante Oficio N° 1402-2010-MTC/25 de fecha 01 de setiembre de 2010 (adjunto al presente informe), la Dirección General de Aeronáutica Civil se pronunció en favor de la posibilidad que estas evaluaciones sean presentadas cada 5 años. Adjunto a la presente remitimos una copia de dicho oficio como Anexo E.

Al respecto, nuestra representada ha propuesto -de forma más conservadora- la posibilidad que las mencionadas evaluaciones sean realizadas con una periodicidad de 3 años, dejando a salvo la posibilidad que las partes, previa coordinación con la contraparte, solicite evaluaciones funcionales y estructurales adicionales, de ser necesarias.

Por otro lado, un argumento adicional que apunta hacia a necesidad de espaciar la frecuencia de la realización de estas evaluaciones, es que de mantenerse la elaboración anual de las evaluaciones, genera una afectación directa en los Programas de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire, dado que para el

momento de la elaboración de dichos programas, aún no han sido validados los resultados de los aspectos funcionales y estructurales que corresponden al periodo materia de programación.

Adicionalmente, se ha considerado necesario regular los plazos requeridos para la aprobación de las evaluaciones funcionales y estructurales, de tal manera que se tenga certeza del plazo en el cual se contará con la opinión y -de ser el caso- aprobación de parte del Estado.

Finalmente, sobre la base de la experiencia acumulada a lo largo de los más de diez años de concesión, se ha previsto precisar que la obligación de realizar nuevas actualizaciones en el Programa de Rehabilitación y Mantenimiento del Lado Aire de los aeropuertos queda suspendida, en los casos en los que ya se cuente con un programa aprobado por el Estado y respecto del cual ya se hayan iniciado los estudios de preinversión vinculados a su ejecución. Con esto se busca evitar la necesidad de interrumpir el proceso de aprobación de los mencionados estudios una vez iniciados, lo cual podría generar retrasos en la ejecución de las inversiones.

Sin perjuicio de ello, el Concedente siempre mantiene la facultad de solicitar al Concesionario la realización de actualizaciones específicas, de estimarlo necesario.

20. Modificación respecto de la definición y procedimiento de aprobación de las actualizaciones al Plan de Inversiones en Equipamiento.

Modificación del numeral 1.91 y el Numeral 8.4.6 del Contrato de Concesión.

"1.91 Plan de Equipamiento", es el documento que el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE dentro de los primeros tres (03) meses de la Concesión conteniendo los equipos, dentro de ellos, los referidos a brindar la seguridad aeroportuaria, que deberán ser adquiridos durante la Vigencia de la Concesión, para garantizar el correcto funcionamiento de las operaciones en condiciones seguras y eficientes, acorde con las normas y recomendaciones internacionales y las disposiciones que dicte la DGAC a través de las Regulaciones Aéreas Peruanas (RAPs)."

[...]

"8.4.6 Para el caso de las inversiones en equipamiento a ser realizadas durante el Periodo Remanente y que no formen parte de las inversiones del Plan Maestro de Desarrollo, el CONCESIONARIO deberá elaborar los Planes de Inversiones en Equipamiento, los mismos que deberán ser actualizados en periodos no mayores de cinco años contados a partir de su aprobación, debiendo contemplar como horizonte mínimo los siguientes 5 años de la Concesión.

Dichos Planes deberán contener: (i) la sustitución de equipamiento para la infraestructura existente, ya sea para reposición de equipos por obsolescencia o por cumplimiento de su vida útil, pudiendo el nuevo equipamiento adecuarse a las mejoras técnicas vigentes al momento de la compra, (ii) la adquisición de un mayor número de unidades respecto de equipos ya recogidos en los Planes de Inversiones en Equipamiento, los cuales sean necesarios para atender aspectos

o necesidades operativas, o (iii) los requerimientos para la adquisición de nuevo equipamiento, derivados de nuevas necesidades o cambios tecnológicos.

La aprobación de las actualizaciones de dichos Planes estará a cargo de la DGAC, para lo cual contará con un plazo de sesenta (60) Días para efectos de revisar y aprobar los respectivos Planes de Equipamiento. De existir observaciones a los mencionados Planes, la DGAC otorgará al CONCESIONARIO un plazo de sesenta (60) Días para su subsanación. Este plazo podrá ser extendido a pedido del CONCESIONARIO, previa justificación.

En caso la DGAC incumpla con los plazos previstos en este acápite, y la ejecución del Plan de Equipamiento esté vinculada al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos, se suspenderá la exigibilidad de esta obligación del CONCESIONARIO hasta la ejecución de las adquisiciones previstas en el referido Plan.”

Sustento

La modificación de los Numerales 1.91 y 8.4.6 responden a la manera en la que se planifica la adquisición del equipamiento que debe realizar el Concesionario a lo largo de la vigencia de la Concesión.

De acuerdo a las inversiones previstas para el Periodo Remanente, el Concesionario debe efectuar la compra de equipamiento de alguna de las categorías siguientes: (i) equipos destinados a la sustitución de otros existentes y que se encuentran en estado de obsolescencia o cuya vida útil haya finalizado; (ii) la adquisición de un mayor número de unidades respecto de los equipos ya recogidos en los Planes de Inversiones en Equipamiento, necesarios para atender aspectos o necesidades operativas específicas, o (iii) la adquisición de nuevo equipamiento, derivados de nuevas necesidades operativas (como es el caso del aumento de la dotación de personal) o cambios tecnológicos.

Como se puede apreciar, esto responde a necesidades operativas de cada uno de los aeropuertos, respondiendo a una lógica distinta a la de aquellos bienes a ser adquiridos como parte de las obras del Plan Maestro (cuya necesidad se suele generar por la implementación de nueva infraestructura). Como consecuencia de ello, se requiere contar con Plan de Inversiones en Equipamiento, independiente del Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario, de tal forma que se permita atender estas necesidades operativas.

Derivado de ello, se ha previsto que el Contrato de Concesión debe contemplar un Plan de Inversión en Equipamiento que recoja el detalle de los equipos a ser repuestos ya sea por su estado de obsolescencia o cumplimiento de su vida útil, así como incluya los equipamientos necesarios por aumento de capacidad operativa y además permita implementar las sucesivas mejoras tecnológicas, garantizando con ello la adecuada operatividad de los aeropuertos.

Adicionalmente, se propone regular los plazos de revisión y aprobación del Plan de Inversiones en Equipamiento, dotando con ello de predictibilidad a dicho pedido.

21. Plazos de Aprobación de los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario

Incorporación del Numeral 8.24.3 del Contrato de Concesión

“8.3.6 Los Planes Maestros deberán ser actualizados como mínimo una vez cada quinquenio contados a partir de su aprobación, para lo cual el CONCESIONARIO deberá presentar nuevamente toda la documentación indicada en el Anexo 26 del presente Contrato de Concesión al CONCEDENTE a más tardar 180 Días Calendario antes de la finalización de cada quinquenio. EL CONCEDENTE contará con un plazo de sesenta (60) Días para efectos de revisar y aprobar los respectivos Planes Maestros. De existir observaciones a los Planes Maestros, el CONCEDENTE otorgará al CONCESIONARIO un plazo de sesenta (60) Días para su subsanación. Este plazo podrá ser extendido por EL CONCEDENTE, a través de la DGAC, a pedido del CONCESIONARIO, previa justificación.

La exigibilidad de los Requisitos Técnicos Mínimos surgirá a la culminación de la ejecución de las Obras del Plan Maestro de Desarrollo.”

Sustento

Con relación a la modificación propuesta, la misma busca regular el proceso de aprobación de los Planes Maestros de Desarrollo de Aeropuertos, dotando de mayor predictibilidad al mencionado procedimiento, permitiendo programar de mejor manera sus sucesivas actualizaciones.

Adicionalmente se precisa que, siendo que los terminales recibidos como parte de la Concesión no cumplen con los Requisitos Técnicos Mínimos -entre ellos los Niveles de Servicio IATA-, así como el hecho que como parte de la elaboración y desarrollo de los respectivos Planes Maestros de Desarrollo se analiza el cumplimiento de dichos Requisitos Técnicos Mínimos, y se plantean las inversiones requeridas para su cumplimiento, resulta coherente que el cumplimiento de éstos esté sujeto a la culminación de las obras proyectadas en dichos Planes Maestros.

22. Sobre la ampliación de plazo para la ejecución de Obras y la aprobación de gastos generales.

Incorporación de la cláusula 8.9.4 al Contrato de Concesión.

“8.9.4 Los mayores costos incurridos por ampliaciones de plazo de cualquiera de las actividades previstas en el PEO o en el correspondiente cronograma de ejecución, por causas no imputables al CONCESIONARIO, deberán ser reconocidos por EL CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN.”

Sustento

La redacción actual del Contrato de Concesión reconoce, de forma expresa, el derecho que tiene el Concesionario para solicitar la ampliación de los plazos

previstos para la ejecución de las Obras, tanto por causas que le resulten imputables, como para aquellas que no sean de su responsabilidad.

No obstante ello, la regulación contractual no establece reglas respecto del reconocimiento de los gastos generales que se pudieran generar a partir de dichas extensiones de plazo, particularmente respecto de los terceros contratados por el Concesionario para la ejecución de las inversiones, generando con ello un vacío que impide al Concesionario la recuperación de dichas inversiones y que se puede tornar en una fuente de conflictos entre las partes del Contrato de Concesión.

Al respecto, debemos mencionar que dentro de las características particulares de los Contratos de Concesión se encuentra la referida a su mutabilidad (por corresponder a contratos incompletos y de largo plazo), la cual permite modificar las disposiciones contractuales en función de los cambios que se van produciendo durante la vigencia del proyecto; siendo que las modificaciones deben estar orientadas a permitir la continuidad de la ejecución contractual, el desarrollo de las obligaciones previstas en los mismos y el mantenimiento de la voluntad de las partes al momento de su firma.

En atención a ello, el texto propuesto permite garantizar el cumplimiento del compromiso asumido por el Concedente, respecto de pagar al Concesionario todos los gastos y desembolsos incurridos en la ejecución de las inversiones.

B. Precisión respecto del mecanismo para la ejecución de las Mitigaciones Ambientales

También se ha identificado la necesidad de incorporar precisiones respecto del mecanismo a ser utilizado para la ejecución de la mitigación de los pasivos ambientales existentes en los aeropuertos.

23. Incorporación del numeral 8.11.5 al Contrato de Concesión.

“8.11.5 Las partes acuerdan que las medidas de mitigación de pasivos ambientales y/o las compensaciones ambientales que sea necesario realizar respecto de las Áreas de Ampliación de los Aeropuertos recibidas por EL CONCESIONARIO, serán incorporadas en el proyecto de inversión correspondiente a cada aeropuerto a través del instrumento de gestión ambiental correspondiente, siendo realizadas por EL CONCESIONARIO y reconocidas por EL CONCEDENTE.”

Sustento

La incorporación de esta precisión responde a la necesidad de dotar de predictibilidad al contrato, respecto del mecanismo por el cual se ejecutarán las actividades de mitigación de los pasivos ambientales que pudieran existir en las Áreas de ampliación sobre las que se ejecutarán los proyectos de inversión, considerándose como el mecanismo más eficiente de ejecución, que dichas actividades sean ejecutadas como parte del desarrollo de dichos proyectos de inversión en cada aeropuerto.

Esta precisión resulta importante, a efectos de reforzar la predictibilidad de los mecanismos aplicables a través de lo cuales el Concesionario puede dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión.

C. Modificación de los límites al Objeto Social del Concesionario

La modificación propuesta responde a la información difundida recientemente en los medios de comunicación, en la cual se da a conocer que el Estado peruano cuenta con diversos aeropuertos que, próximamente, serían concursados -en uno o varios paquetes- con el fin de poder ser concesionados.

Considerando dicho escenario, siendo que el Concesionario tiene ya más de diez años de experiencia administrando y operando una red de doce aeropuertos bajo el régimen de concesión, se identifica como una oportunidad -tanto para el Concedente como para el Concesionario- que se le permita, como parte del objeto social del Concesionario, el cual a la fecha es limitado por el Contrato de Concesión- participar como postor -y eventualmente adjudicatario- en procesos de selección convocado en el marco de la concesión de nuevos aeropuertos.

Permitir esta posibilidad no solo aumentará la competencia en los procesos de selección a ser convocados por el Estado peruano, sino que permitirá al Concesionario consolidarse como un operador regional de importancia, ampliando sus actividades a partir de la experiencia obtenida como consecuencia de sus más de diez años de operación.

24. Modificación del octavo párrafo del literal d) del numeral 3.3.1 del Contrato de Concesión.

“(…)

d) El estatuto del CONCESIONARIO debe contener como mínimo las siguientes cláusulas:

(…)

El objeto social del CONCESIONARIO debe indicar su calidad de CONCESIONARIO del Estado de la República del Perú, así como el ejercicio de los derechos y obligaciones relativos a la Concesión de los Aeropuertos. Adicionalmente, podrá prever su capacidad para participar como postor y -de ser el caso- ser adjudicatario, dentro del marco de los procesos de promoción de la inversión privada que el Estado Peruano pudiera convocar, conforme a lo previsto en la Ley de Asociaciones Pública Privadas o las normas que la sustituyan (...).”

Sustento

La incorporación de esta modificación busca permitir al Concesionario participar de los procesos de selección que el Estado peruano (como Concedente) pudiera convocar para la concesión de nuevos aeropuertos, permitiendo al Estado beneficiarse de la experiencia acumulada por el Concesionario en sus más de diez

años como concesionario, lo cual le permite la presentación de una oferta competitiva en beneficio del Estado.

D. Inclusión de provisiones contractuales que permitan al Concesionario la construcción de las Torres de Control a ser luego entregadas y operadas por CORPAC.

De manera general el Anexo 10 del Contrato de Concesión ha establecido el marco de la interrelación entre el Concesionario y CORPAC respecto a la repartición de actividades que tendrá cada uno a su cargo.

Sobre este punto, debe tenerse en cuenta que si bien el Contrato de Concesión señala que al Concesionario le asiste el derecho de explotar la infraestructura que le ha sido entregada en concesión, derecho que ejerce de manera exclusiva, también se ha determinado que algunas actividades queden en manos del Estado, representado a través de CORPAC.

Así, las actividades de Explotación a las que se encuentra facultado el Concesionario, el Contrato de Concesión en sus Cláusulas 1.107 y 1.108 establece dos actividades principales: los Servicios Aeroportuarios y los Servicios No Aeroportuarios.

En contraste con ello, existen actividades cuyo desarrollo no ha sido transferido al Concesionario y respecto de las cuales éste no tiene mayor injerencia, estando éstas referidas básicamente a la prestación de los Servicios de Aeronavegación:

*“1.107 “Servicios de Aeronavegación”, son aquellos servicios que permiten que las operaciones aéreas se realicen con seguridad, regularidad y eficiencia. Incluyen los servicios de tránsito aéreo, radioayuda, ayudas visuales, comunicaciones, meteorología e información aeronáutica y/o todos aquellos relacionados con la aeronavegación que determine la Dirección General de Aeronáutica Civil o quien la sustituya y **que estarán a cargo de CORPAC.***
(...)

7.1.16 La prestación de los Servicios de Aeronavegación son de cargo y responsabilidad del CONCEDENTE, quien a la Fecha de Cierre los viene prestando a través de CORPAC S.A. Dichos servicios son y continuarán siendo prestados de acuerdo a los requisitos técnicos y de seguridad establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil; por lo que el CONCESIONARIO no asume ningún tipo de responsabilidad derivada de esas actividades.”

(El resaltado y subrayado es nuestro)

Sobre este punto, es importante señalar que la redacción original del Contrato de Concesión ha establecido de manera clara el alcance de la colaboración del Concesionario en favor de CORPAC para que éste pueda cumplir con sus actividades.

Lo antes mencionado muestra que el Concesionario no tiene mayor participación ni compromiso en la prestación de los Servicios de Aeronavegación a cargo de CORPAC, dentro de cuyo alcance está -por ejemplo- la implementación y mejora de las Torres de Control.

Ahora bien, para el cumplimiento de sus obligaciones en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia –sean éstas de carácter contractual (prestación de Servicios de Aeronavegación) y/o legal–, CORPAC debe realizar una serie de inversiones que le permitan, entre otros, prestar los Servicios de Aeronavegación conforme a los requerimientos de los usuarios, siendo para ello deseable que dichas inversiones avancen a un ritmo concordante con la implementación de las mejoras en infraestructura y equipamiento que realiza el Concesionario conforme al Contrato de Concesión. .

En ese contexto, no debe perderse de vista que cualquier demora en el cumplimiento de las obligaciones contractuales y legales a cargo de CORPAC, vinculada al Contrato de Concesión, percute -directa e indirectamente- en el oportuno cumplimiento de las obligaciones de parte del Concesionario.

Por ejemplo, cuando el Concesionario cumple con la ejecución de las obras e inversiones en el plazo, condición y modo que establece el Contrato de Concesión, el beneficio que se busca transferir a los usuarios podría verse mermado en caso CORPAC no lograra ejecutar las inversiones o mejoras a su cargo en los mismos plazos y condiciones.

Con el objeto de ofrecer a plenitud las ventajas que se generan por las inversiones que el Estado y el Concesionario realizan para el desarrollo de los Aeropuertos de Provincia y que esta modernización y mejora se realice de manera uniforme; se propone que el Concedente pueda encargar al Concesionario -y este asumir como obligación- la construcción de las Torres de Control, facilitando con ello un desarrollo armónico y concordado de las mejoras en los aeropuertos.

25. Modificación del Numeral 2.4.5.2 del Contrato de Concesión.

“2.4.5.2 Para efectos del presente Contrato, las edificaciones correspondientes a las torres de control de cada Aeropuerto, así como cualquier otra infraestructura que en un futuro se estime conveniente implementar para prestar el servicio de aeronavegación dentro del Área de Concesión, serán cedidas en uso a CORPAC, así como el mantenimiento de dichas estructuras y sus sistemas serán responsabilidad de CORPAC.”

26. Incorporación del Numeral 2.4.19 del Anexo 10 del Contrato de Concesión

“2.4.19 La construcción de nuevas torres de control, así como cualquier otra infraestructura que en un futuro se estime conveniente implementar para prestar el servicio de aeronavegación, sus conexiones a las redes eléctricas, de agua potable y desagüe, siendo reconocidas como Obras del Plan Maestro de Desarrollo y para su ejecución se seguirán lo establecido en la cláusula 8.2.2. Una

vez concluida su ejecución, dichas infraestructuras serán entregadas al CONCEDENTE por el CONCESIONARIO.

Esta obligación no resultara aplicable respecto de equipos, sistemas y redes de los servicios de navegación aérea, los cuales seguirán siendo responsabilidad de CORPAC.”

E. Posibilidad de solicitar al Concedente su participación en la suscripción de contratos por plazos que exceden el de la Concesión.

27. La redacción actual de la Cláusula 13.3.1 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de incluir, en los contratos que celebre con terceros, una cláusula que permita al Concedente la resolución de los respectivos contratos en caso se produzca la caducidad de la Concesión.
28. Ante ello, sugerimos modificar dicha cláusula a efectos de que la regulación del Contrato de Concesión permita que, en determinados contratos que celebre el Concesionario con terceros, el Concedente tenga la facultad de evaluar dichas relaciones contractuales y cuenten con su intervención, con la finalidad de analizar si resulta conveniente para el desarrollo de los aeropuertos de la Concesión, que los mencionados contratos celebrados con terceros se mantengan vigentes a pesar que el Concesionario deje de ser el titular de la Concesión.
29. Al respecto, corresponde hacer notar que, de acuerdo a lo previsto en la Cláusula 1.79 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la facultad de contratar con terceros la prestación de los Servicios Aeroportuarios que se encuentren catalogados como Operaciones Secundarias. De esta manera, se puede apreciar que la prestación de determinados servicios que permiten el desarrollo de la Concesión, tales como transporte de equipajes, entrega de equipajes, chequeo de pasajero y equipaje, servicios de rampa o manipulación de tierra, almacenamiento y despacho de combustibles, entre otros²; se encuentran siendo prestados actualmente por personas jurídicas distintas al Concesionario en virtud de contratos comerciales suscritos con este último.
30. Asimismo, cabe la posibilidad que el Concesionario, dentro de su esfera de libre decisión comercial, se encuentra facultado para celebrar con terceros diversas relaciones contractuales para el desarrollo de actividades complementarias a la prestación de los Servicios Aeroportuarios a efectos de mejorar la calidad de dichos servicios y aumentar el aprovechamiento de la infraestructura de cada centro aeroportuario.
31. Ahora bien, resulta relevante señalar que una vez que se verifique la Caducidad de la Concesión, por cualquiera de las causales previstas en el Contrato de Concesión, la gestión de los doce aeropuertos revertirá a Estado peruano, en calidad de único titular del servicio y de la infraestructura; razón por la cual cabe la posibilidad que al Concedente le interese mantener vigente las relaciones contractuales asumidas por el Concesionario, en atención a los beneficio que generan las mismas.

² Los servicios mencionados forman parte del listado de Operaciones Secundarias previstas en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

32. Por otro lado, no puede perderse de vista que pueden darse oportunidades de negocio respecto del aprovechamiento de la infraestructura de los aeropuertos, que requieran de plazos de maduración largos para lograr ser rentables y cuya prestación beneficia tanto a los usuarios como al desarrollo de la Concesión, dotando de mayor dinamismo a las operaciones desarrolladas en los aeropuertos. Ante ello, resultaría conveniente que el Concedente tenga la opción de evaluar la estructura de dichos negocios, de modo tal que pueda determinar si los beneficios que se genere justifican otorgar su aprobación para que el contrato continúe vigente luego de declarada la Caducidad de la Concesión.
33. En tal sentido, cabe señalar que la intervención del Concedente no implica que deba asumir los compromisos que el Concesionario y el tercero establecen en el instrumento contractual, sino sólo soportar los efectos que se deriven de dicho acto luego de producida la Caducidad de la Concesión.
34. Modificación del Numeral 13.3.1 del Contrato de Concesión.

“13.3.1 En todos los contratos que el CONCESIONARIO celebre con sus socios, terceros y personal, deberá incluir cláusulas que contemplen:

- a) *La obligación de contar con el asentimiento anticipado del CONCEDENTE, previa opinión del OSITRAN según corresponda, de la cesión de su posición contractual o transferencia de la Concesión en favor de un tercero debidamente calificado.*
- b) *Incluir una cláusula que permita al CONCEDENTE la resolución de los respectivos contratos por la Caducidad de la Concesión, salvo por aquellos contratos en los que, en virtud de lo previsto en el numeral 7.8.7 de la Cláusula Séptima, EL CONCEDENTE haya aceptado la exclusión de la mencionada condición.*
- c) *La aceptación de sanciones impuestas por el OSITRAN de acuerdo a ley y al Contrato.*
- d) *Que el plazo de vigencia no exceda el plazo de la Concesión, salvo por aquellos contratos en los que, habiéndose seguido el procedimiento previsto en el numeral 7.8.7 de la Cláusula Séptima, el CONCEDENTE haya aceptado la exclusión de esta limitación.*
- e) *La renuncia a interponer acciones de responsabilidad civil contra el CONCEDENTE, el OSITRAN y sus funcionarios.”*

F. Regulación de la versión del Airport Development Reference Manual aplicable a las inversiones a ser ejecutadas y actualización de las Instalaciones Mínimas requeridas por Aeropuerto.

El Contrato de Concesión prevé que, en caso ser requiera, los parámetros y requisitos relacionados a los niveles de servicio IATA podrán ser modificados, de acuerdo a la última edición impresa del “Airport Development Reference Manual” (ADRM) de IATA.

Al respecto, al momento de la firma del Contrato de Concesión estaba vigente la Novena Edición del ADRM, habiendo a la fecha la misma sido reemplazada por la Décima Edición, vigente desde marzo del año 2014. Esta edición introduce cambios significativos en los parámetros y requisitos relacionados a los niveles de servicio, relevantes para efectos del cumplimiento del Contrato de Concesión.

En este sentido consideramos importante actualizar los parámetros y requisitos previstos en el Contrato de Concesión, con el fin de incorporar -respecto de aquellos proyectos aún por ser diseñados e implementados- los últimos avances y desarrollos vigentes al día de hoy en la industria de la aviación, particularmente en lo referido al desarrollo de los terminales de pasajeros. No está de más precisar que, con el fin de no retrasar aquellos procesos cuyo diseño, etapa de preinversión o inversión ya se hubieran iniciado, estos nuevos parámetros serían utilizados para el planeamiento y diseño de la nueva infraestructura, cuyo ciclo de inversión aún no se haya iniciado.

Adicionalmente, también se hace necesario sincerar los requerimientos de instalaciones mínimas requeridas en el Apéndice 1 al Anexo 8 del Contrato de Concesión, con el fin que respondan a las necesidades reales del mercado de cada uno de los aeropuertos, así como a la realidad de las infraestructuras entregadas por el Concedente desde diciembre de 2006.

Es así que el Apéndice 1 al Anexo 8 del Contrato de Concesión, a la fecha, presenta una lista de instalaciones mínimas requeridas por aeropuerto, las cuales no responden a las necesidades actuales del mercado o de los usuarios.

Así, entre lo que se requiere está:

- Consultorio Médico (por disposición DGAC). Estas instalaciones actualmente son reguladas por la normativa de la DGAC, siendo como parte de los requerimientos mínimos previstos en el Plan de Emergencia de cada aeropuerto. Considerando que a la fecha existe una normativa específica y documentos de gestión aprobados por la autoridad competente, consideramos necesario evitar duplicidades que podrían entrar en conflicto motivo por el cual solicitamos eliminar este ítem.
- Correo/Courier, considerando el avance de la tecnología y de la telefonía móvil, las comunicaciones se gestionan hoy a través de los teléfonos celulares lo que hace inútil la presencia del correo en el terminal aeroportuario. Respecto del servicio de Courier, las aerolíneas prestan este servicio en todos nuestros aeropuertos a través de los operadores de carga, en este sentido se hace innecesario contar específicamente con el servicio de Courier dentro de los terminales de pasajeros.
- Servicios bancarios, considerando que la TUUA es hoy cargada directamente en los tickets aéreos y que con el avance de la tecnología y de la banca móvil las transacciones bancarias se realizan hoy por medio de internet resulta poco productivo y por ende cada vez más difícil que los bancos vean atractivo el contar con una sucursal dentro de los terminales aeroportuarios.
- Telefonía pública local y de larga distancia, considerando que según la última estadística del INEI al año 2016 el 88.9% de hogares en el Perú cuenta con al menos 1 miembro que tiene teléfono celular³, resulta poco productivo y por ende cada vez más difícil lograr que las empresas de telefonía vean atractivo el instalar teléfonos públicos dentro de los terminales aeroportuarios.

³ <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/tecnologias-de-la-informacion-y-telecomunicaciones>

- Oficinas y Counters, estos se rigen por la oferta y la demanda, en este sentido las aerolíneas determinan el metraje que necesitan, el contar con un módulo de menor tamaño permite mayor flexibilidad para atender la demanda ya que los usuarios solicitan el número de módulos que requieren en función de sus necesidades reales, lo que permite un uso más eficiente de la infraestructura.

35. Modificación del Numeral 1.4 del Anexo 8 Contrato de Concesión.

“1.4 Terminal de Pasajeros

a) Niveles de Servicio

A partir del año 3 de la Concesión, los Planes Maestros y su posterior actualización (versión 2), así como los terminales de pasajeros que se implementen en ejecución de los mismos, deberán cumplir con los requisitos y características de los niveles de servicios “C” y “D” de IATA publicadas en la novena edición del “Airport Development Reference Manual” siempre y cuando se efectúa y bajo el siguiente criterio:

Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 350,000 pasajeros por año o para los aeropuertos con que reciban uno o más vuelos comerciales internacionales al mes aplicará en Nivel “C” IATA.

Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 100,000 pasajeros por año pero menor a los 350,000 pasajeros anuales aplicará en Nivel “D” IATA.

Para este fin, se deberá cumplir con los siguientes Niveles de Servicio en las horas pico:

Supuestos:

Área requerida por el pasajero típico para vuelos nacionales, internacionales y de conexión:

Ancho: 950mm

Largo: 760mm

Número de equipajes: 2

A partir del año 13 de la Concesión, las actualizaciones de los Planes Maestros, así como los terminales de pasajeros que sean implementados en ejecución de dichas actualizaciones, deberán cumplir con los requisitos y características correspondientes al estándar de “Optimo” de la décima edición del “Airport Development Reference Manual”.

Análisis del Nivel de Servicio:

Se deberá medir los niveles de servicio y la capacidad del aeropuerto tomando en cuenta los 60 minutos consecutivos más gestionados del día promedio del mes punta.

El OSITRAN deberá realizar las mediciones de los niveles de servicio, por lo menos una vez al año.

En caso se requiera, los parámetros y requisitos relacionados a los niveles de servicios de IATA exigidos al Concesionario y planteados en el presente contrato podrán ser modificados de acuerdo a la última edición impresa del “Airport Development Reference Manual” de IATA.

Asimismo, el CONCESIONARIO presentará ante el OSITRAN una propuesta de metodología para la medición de los niveles de servicio presentados en la última edición impresa del “Airport Development Reference Manual” de IATA, con la finalidad de que la

misma pueda reflejar fielmente el comportamiento del tráfico de pasajeros de cada aeropuerto. La propuesta deberá estar acompañada del sustento técnico. El OSITRAN tendrá un plazo máximo de 30 días para aprobar dicha propuesta. Vencido dicho plazo, la propuesta se entenderá aceptada.

Las mediciones de los parámetros relacionados a los niveles de servicio de IATA deberán de hacerse de acuerdo a la metodología aprobada por OSITRAN. El Concesionario deberá realizar dichas mediciones como mínimo de manera anual, sometiendo los resultados a el OSITRAN en un plazo máximo de siete (7) días útiles a partir de concluido la evaluación.

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar o mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.

Se precisa que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada conjuntamente con las ampliaciones y/o modificaciones del terminal, determinadas por los estudios de la demanda y el incremento de pasajeros, de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro.

c) Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros

Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios:

- Proporcionar impactos de construcción mínimos en las actuales operaciones cuando se esté definiendo el desarrollo gradual por etapa para las mejoras en las instalaciones del Aeropuerto*
- Mejorar y modernizar las operaciones de procesamiento de pasajeros mientras se mantiene y mejora medidas de seguridad efectivas para la inspección de pasajeros*
- Seguir las normas mínimas operacionales de la OACI según se describen en sus 18 Anexos*
- Diseñar las instalaciones exteriores e interiores de la terminal en tal forma que brinden al público viajero una primera impresión positiva del “Perú Moderno” que perdure en el visitante.”*

36. Modificación del Apéndice 1 del Anexo 8 Contrato de Concesión.

**ANEXO 1
INSTALACIONES MÍNIMAS REQUERIDAS POR AEROPUERTO**

FLUJO DE PASAJEROS		Requerimiento		
		<100,000	>100,000	>200,000
Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje	25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC	SE REQUIERE ELIMINADO	SE REQUIERE ELIMINADO	SE REQUIERE ELIMINADO
	Correo/ Courier	2 FIDS	2 FIDS	2 FIDS
	Información audiovisual al público	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Señalética	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Objetos perdidos y encontrados	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Servicios bancarios	NO REQUIERE ELIMINADO	SE REQUIERE ELIMINADO	SE REQUIERE ELIMINADO
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla	0	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
	Cambio de divisas	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
	Cajeros automáticos	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
	Telefonía local y de larga distancia	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
	Zona pública	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
	Salas VIP	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
	Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)	54	54
Sala VIP		1	1	1
Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)		NO REQUIERE	1	1
Transporte en rampa		NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
Transporte público		SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO
Telefonía local y de larga distancia		SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
Sala de embarque		SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
Sala de reclamo de equipajes		SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
Líneas Aéreas	Infraestructura para carga	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)	10 m2	10 m2	10 m2
	Oficinas (área mínima por cada una)	4	4	8
	Counters (Check in)	NO REQUIERE	2 MODULOS	2 MODULOS
	Counters (sala de última espera)	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Fajas transportadoras de equipaje	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Acceso a Tecnología de Información	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Acceso a Tecnología de Información	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

CAJAMARCA

FLUJO DE PASAJEROS

Requerimiento		
<100,000	>100,000	>200,000

Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC
	Correo/ Courier
	Información audiovisual al público
	Señalética
	Objetos perdidos y encontrados
	Servicios bancarios
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla
	Cambio de divisas
	Cajeros automáticos
	Telefonía local y de larga distancia
	Zona pública
	Salas VIP

25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
2 FIDS	2 FIDS	2 FIDS
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

NO REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
0	3	3

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO

Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)
	Sala VIP
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)
	Transporte en rampa
	Transporte público
	Telefonía local y de larga distancia
	Sala de embarque
	Sala de reclamo de equipajes

40	40	80
1	1	1
1	1	1
NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO

Líneas Aéreas	Infraestructura para carga
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)
	Oficinas (área mínima por cada una)
	Counters (Check in)
	Counters (sala de última espera)
	Fajas transportadoras de equipaje
	Acceso a Tecnología de Información

SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
-------------------------	-------------------------	-------------------------

10 m2	10 m2	10 m2
4	4	10
NO REQUIERE	2 MODULOS	2 MODULOS
NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros
-------------------------------	---

SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
-------------	-------------	-------------

CHACHAPOYAS

FLUJO DE PASAJEROS

Requerimiento		
<100,000	>100,000	>200,000

Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC
	Correo/ Courier
	Información audiovisual al público
	Señalética
	Objetos perdidos y encontrados
	Servicios bancarios
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla
	Cambio de divisas
	Cajeros automáticos
	Telefonía local y de larga distancia
	Zona pública
	Salas VIP

25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
2 FIDS	2 FIDS	2 FIDS
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
1	2	2

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO

Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)
	Sala VIP
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)
	Transporte en rampa
	Transporte público
	Telefonía local y de larga distancia
	Sala de embarque
Sala de reclamo de equipajes	

28	28	56
1	1	1
NO REQUIERE	1	1
NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO

Líneas Aéreas	Infraestructura para carga
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)
	Oficinas (área mínima por cada una)
	Counters (Check in)
	Counters (sala de última espera)
	Fajas transportadoras de equipaje
	Acceso a Tecnología de Información

NO REQUIERE	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
-------------	-------------------------	-------------------------

10 m2	10 m2	10 m2
4	4	8
NO REQUIERE	2 MODULOS	2 MODULOS
NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros
-------------------------------	---

SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
-------------	-------------	-------------

PROYECTO DE ADENDA
 PRESENTADO POR
 CONCESIONARIO A
 BORRADOR SUJETO A
 DISCUSIÓN

CHICLAYO

FLUJO DE PASAJEROS

Requerimiento		
<100,000	>100,000	>500,000

Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC
	Correo/ Courier
	Información audiovisual al público
	Señalética
	Objetos perdidos y encontrados
	Servicios bancarios
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla
	Cambio de divisas
	Cajeros automáticos
	Telefonia local y de larga distancia
	Zona pública
	Salas VIP

25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
2 FIDS	2 FIDS	2 FIDS
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
1	2	2

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO

Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)
	Sala VIP
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)
	Transporte en rampa
	Transporte público
	Telefonia local y de larga distancia
	Sala de embarque
Sala de reclamo de equipajes	

40	40	80
1	1	1
1	1	2
NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO

Líneas Aéreas	Infraestructura para carga
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)
	Oficinas (área mínima por cada una)
	Counters (Check in)
	Counters (sala de última espera)
	Fajas transportadoras de equipaje
Acceso a Tecnología de Información	

SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
10 m2	10 m2	10 m2
4	4	8
2 MODULOS	2 MODULOS	2 MODULOS
NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros
-------------------------------	---

SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
-------------	-------------	-------------

FLUJO DE PASAJEROS		IQUITOS		
		Requerimiento		
		<100,000	>100,000	>500,000
Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje	25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Correo/ Courier	ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
	Información audiovisual al público	2 FIDS	2 FIDS	4 FIDS
	Señalética	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Objetos perdidos y encontrados	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Servicios bancarios			
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla	NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
	Cambio de divisas	ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
	Cajeros automáticos	2	2	3
Telefonía local y de larga distancia				
Zona pública	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	
Salas VIP	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	
Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)	40	80	250
	Sala VIP	1	1	1
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)	1	1	2
	Transporte en rampa	NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE PUENTES DE EMBARQUE
	Transporte público	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO
	Telefonía local y de larga distancia			
	Sala de embarque	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
Sala de reclamo de equipajes	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	
Líneas Aéreas	Infraestructura para carga	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)			
	Oficinas (área mínima por cada una)	12 m2	12 m2	12 m2
	Counters (Check in)	4	8	26
	Counters (sala de última espera)	2 MODULOS	2 MODULOS	4 MODULOS
	Fajas transportadoras de equipaje	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Acceso a Tecnología de Información	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros			
	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE	

PIURA

FLUJO DE PASAJEROS

Requerimiento		
<100,000	>100,000	>500,000

Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC
	Correo/ Courier
	Información audiovisual al público
	Señalética
	Objetos perdidos y encontrados
	Servicios bancarios
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla
	Cambio de divisas
	Cajeros automáticos
	Telefonia local y de larga distancia
	Zona pública
	Salas VIP

25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
2 FIDS	2 FIDS	4 FIDS
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

NO REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
1	2	2

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)
	Sala VIP
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)
	Transporte en rampa
	Transporte público
	Telefónica local y de larga distancia
	Sala de embarque
	Sala de reclamo de equipajes

40	40	114
1	1	1
1	1	2
NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

Líneas Aéreas	Infraestructura para carga
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)
	Oficinas (área mínima por cada una)
	Counters (Check in)
	Counters (sala de última espera)
	Fajas transportadoras de equipaje
Acceso a Tecnología de Información	

SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
-------------------------	-------------------------	-------------------------

10 m2	10 m2	10 m2
4	4	11
2 MODULOS	2 MODULOS	2 MODULOS
NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros
-------------------------------	---

SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
-------------	-------------	-------------

PISCO

FLUJO DE PASAJEROS

Requerimiento		
<100,000	>100,000	>200,000

Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC
	Correo/ Courier
	Información audiovisual al público
	Señalética
	Objetos perdidos y encontrados
	Servicios bancarios
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla
	Cambio de divisas
	Cajeros automáticos
	Telefonía local y de larga distancia
	Zona pública

25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
2 FIDS	2 FIDS	58 FIDS
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
0	1	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO

Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)
	Sala VIP
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)
	Transporte en rampa
	Transporte público
	Telefonía local y de larga distancia
	Sala de embarque
	Sala de reclamo de equipajes

40	40	80
1	1	1
1	1	2
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO
SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO

Líneas Aéreas	Infraestructura para carga
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)
	Oficinas (área mínima por cada una)
	Counters (Check in)
	Counters (sala de última espera)
	Fajas transportadoras de equipaje
	Acceso a Tecnología de Información

SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
20m2	20m2	20m2
2	4	21
2 MODULOS	2 MODULOS	6 MODULOS
NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros
-------------------------------	---

SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
-------------	-------------	-------------

PUCALLPA

FLUJO DE PASAJEROS		Requerimiento		
		<100,000	>100,000	>500,000
Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje	25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Correo/ Courier	ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
	Información audiovisual al público	2 FIDS	2 FIDS	4 FIDS
	Señalética	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Objetos perdidos y encontrados	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Servicios bancarios			
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Cambio de divisas	ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
	Cajeros automáticos	1	2	3
Telefonia local y de larga distancia				
Zona pública	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	
Salas VIP	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	
Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)	40	40	80
	Sala VIP	1	1	1
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)	1	1	2
	Transporte en rampa	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Transporte público	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO
	Telefonica local y de larga distancia			
	Sala de embarque	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
Sala de reclamo de equipajes	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	
Líneas Aéreas	Infraestructura para carga	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)			
	Oficinas (área minima por cada una)	15 m2	15 m2	15 m2
	Counters (Check in)	4	4	16
	Counters (sala de última espera)	2 MODULOS	2 MODULOS	4 MODULOS
	Fajas transportadoras de equipaje	NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
	Acceso a Tecnología de Información	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepcion de pasajeros	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

**PROYECTO DE ADENDA
PRESENTADO POR
EL CONCESIONARIO**

**BORRADOR SUJETO A
DISCUSIÓN**

TALARA

FLUJO DE PASAJEROS		Requerimiento		
		<100,000	>100,000	>200,000
Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje	25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Correo/ Courier	ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
	Información audiovisual al público	2 FIDS	2 FIDS	3 FIDS
	Señalética	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Objetos perdidos y encontrados	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Servicios bancarios			
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Cambio de divisas	ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
	Cajeros automáticos	1	2	3
Telefonía local y de larga distancia				
Zona pública	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	
Salas VIP	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	
Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)	40	40	57
	Sala VIP	1	1	1
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)	1	1	1
	Transporte en rampa	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Transporte público	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO
	Telefonía local y de larga distancia			
	Sala de embarque	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
Sala de reclamo de equipajes	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	
Líneas Aéreas	Infraestructura para carga			
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)			
	Oficinas (área mínima por cada una)	10 m2	10 m2	10 m2
	Counters (Check in)	4	4	6
	Counters (sala de última espera)	2 MODULOS	2 MODULOS	2 MODULOS
	Fajas transportadoras de equipaje	NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
	Acceso a Tecnología de Información	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
		SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

TARAPOTO

FLUJO DE PASAJEROS

Requerimiento		
<100,000	>100,000	>500,000

Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC
	Correo/ Courier
	Información audiovisual al público
	Señalética
	Objetos perdidos y encontrados
	Servicios bancarios
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla
	Cambio de divisas
	Cajeros automáticos
	Telefonia local y de larga distancia
	Zona pública
	Salas VIP

25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
2 FIDS	2 FIDS	4 FIDS
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
1	2	2

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)
	Sala VIP
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)
	Transporte en rampa
	Transporte público
	Telefonia local y de larga distancia
	Sala de embarque
Sala de reclamo de equipajes	

40	40	80
1	1	1
1	1	2

NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

Líneas Aéreas	Infraestructura para carga
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)
	Oficinas (área mínima por cada una)
	Counters (Check in)
	Counters (sala de última espera)
	Fajas transportadoras de equipaje
	Acceso a Tecnología de Información

SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
-------------------------	-------------------------	-------------------------

15 m2	15 m2	15 m2
4	4	9

2 MODULOS	2 MODULOS	3 MODULOS
NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros
-------------------------------	---

SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
-------------	-------------	-------------

TRUJILLO

FLUJO DE PASAJEROS

Requerimiento		
<100,000	>100,000	>500,000

Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC
	Correo/ Courier
	Información audiovisual al público
	Señalética
	Objetos perdidos y encontrados
	Servicios bancarios
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla
	Cambio de divisas
	Cajeros automáticos
	Telefonia local y de larga distancia
	Zona pública
	Salas VIP

25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
2 FIDS	2 FIDS	4 FIDS
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
1	2	2

1	4	6
1	2	4

Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)
	Sala VIP
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)
	Transporte en rampa
	Transporte público
	Telefonia local y de larga distancia
	Sala de embarque
	Sala de reclamo de equipajes

40	40	120
1	1	1
1	1	2
NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO

Líneas Aéreas	Infraestructura para carga
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)
	Oficinas (área minima por cada una)
	Counters (Check in)
	Counters (sala de última espera)
	Fajas transportadoras de equipaje
	Acceso a Tecnología de Información

SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
15 m2	15 m2	15 m2
4	4	6
2 MODULOS	2 MODULOS	3 MODULOS
NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros
-------------------------------	---

SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
-------------	-------------	-------------

TUMBES

FLUJO DE PASAJEROS

Requerimiento		
<100,000	>100,000	>200,000

Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje
	Personal para atender la emergencia, según Plan de Emergencia aceptado por la DGAC
	Correo/ Courier
	Información audiovisual al público
	Señalética
	Objetos perdidos y encontrados
	Servicios bancarios
	Servicios básicos - Incluyendo Cambio de Divisas y operaciones en ventanilla
	Cambio de divisas
	Cajeros automáticos
	Telefonía local y de larga distancia
	Zona pública
Salas VIP	

25% de pasajeros arribados deben contar con carritos		
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
2 FIDS	2 FIDS	4 FIDS
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
ELIMINADO	ELIMINADO	ELIMINADO
1	2	2

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° de autos)
	Sala VIP
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje(fajas)
	Transporte en rampa
	Transporte público
	Telefonía local y de larga distancia
	Sala de embarque
	Sala de reclamo de equipajes

40	40	80
1	1	1
1	1	1

NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR, SEGÚN LA DEMANDA POR EL SERVICIO
---	---	---

Lineas Aéreas	Infraestructura para carga
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)
	Oficinas (área mínima por cada una)
	Counters (Check in)
	Counters (sala de última espera)
	Fajas transportadoras de equipaje
	Acceso a Tecnología de Información

SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
-------------------------	-------------------------	-------------------------

15 m2	15 m2	15 m2
4	4	8
2 MODULOS	2 MODULOS	2 MODULOS
NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

Familia, amistades visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros
-------------------------------	---

SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
-------------	-------------	-------------

G. Precisiones vinculadas a la fijación del valor del Margen de Rentabilidad para el Concesionario previsto en la Circular 30 de las Bases y dinamización del reembolso de los Estudios ejecutados por el Concesionario

El Numeral 2.5 del Anexo 17 del Contrato de Concesión, así como la Circular 030 de las Bases de la Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú, prevén que el Concedente reconocerá al Concesionario –como parte del PAO- un **Margen de Rentabilidad para el Concesionario**, sobre las Inversiones ejecutadas dentro del marco del Contrato de Concesión. No obstante ello, el mencionado derecho del Concesionario no está plasmado de forma expresa en el texto contractual, por lo que -para mayor transparencia y predictibilidad- se propone su incorporación como parte del Numeral 2.5 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

Por otro lado, existe la necesidad de modificar el tratamiento dado al reconocimiento y reembolso -al Concesionario- de los costos de los estudios técnicos previos e intangibles requeridos para la ejecución de las inversiones,

Así, mediante la Quinta Adenda al Contrato de Concesión, se incorporó la Cláusula 2.6.4 al Anexo 17 del Contrato de Concesión, la cual establece de forma expresa que el Cofinanciamiento incluye el reconocimiento del pago de los estudios técnicos previos e intangibles que demande la ejecución de las inversiones por parte del Concesionario.

Ahora bien, es necesario señalar que la actual redacción de la Cláusula 2.6.4 del Contrato de Concesión da un tratamiento diferenciado al reembolso de los estudios técnicos e intangibles vinculados con las Obras del Plan Maestro -los cuales son reconocidos como parte del PAO- y los estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire -los cuales son pagados de acuerdo al procedimiento previsto en el numeral 4 del Anexo 17 del Contrato de Concesión-.

Esto genera un trato diferenciado respecto del tiempo transcurrido entre la realización de las inversiones en estudios y su reembolso, afectando la liquidez al Concesionario en el caso de las inversiones correspondientes a los estudios técnicos e intangibles vinculados con las Obras del Plan Maestro, pues el Concesionario las recupera recién con el primer hito constructivo de las Obras.

En consecuencia, atendiendo a las necesidades financieras del Concesionario, se considera relevante estandarizar el mecanismo de pago de los estudios a efectos de que los mismos puedan ser pagados al Concesionario una vez que se encuentren aprobados por el Concedente.

37. Incorporación de una precisión en el cuarto párrafo del numeral 2.5 del Anexo 17 de EL CONTRATO DE CONCESIÓN

“(…)

Los rubros a ser incluidos en el PAO han sido precisados en las Circulares 025, 030 y 033 de fechas 17 de agosto, 30 de noviembre del 2005 y 12 de enero del 2006 respectivamente. Para el caso del Margen de Rentabilidad para el Concesionario, previsto en la Circular 030, el mismo es fijado en 4.76%.”

Sustento:

Como se indicó, El Numeral 2.5 del Anexo 17 del Contrato de Concesión⁴, así como la Circular 030 de las Bases de la Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú⁵ -que dieran lugar a la suscripción del Contrato de Concesión-, prevén que el Concedente reconocerá al Concesionario –como parte del PAO- un **Margen de Rentabilidad para el Concesionario**, sobre las Inversiones ejecutadas dentro del marco del Contrato de Concesión.

En línea con lo anterior, el Numeral 1.83 del Contrato de Concesión prevé que “*El Pago por Obra*” (PAO) es el pago trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) **que el CONCEDENTE realizará a favor del CONCESIONARIO por la construcción de infraestructura, adquisición de equipamiento y Mantenimiento Periódico, efectuados tanto en el Periodo Inicial como en el Periodo Remanente [...]**”

Considerando lo anterior, el PAO a ser reembolsado por el Concedente en favor del Concesionario⁶, debe incluir –entre otros- no solo el pago del costo de las inversiones en la construcción, equipamiento o Mantenimiento Periódico, sino todos los conceptos previstos en la Circulares, incluyendo un Margen de Rentabilidad para el Concesionario.

En lo referido al porcentaje correspondiente a dicho margen, en el 2014 el Concesionario buscó información de mercado, a efectos de determinar el porcentaje al cual debe corresponder dicho Margen de Rentabilidad, encontrándose que -en atención a las labores y responsabilidades concretas a cargo del Concesionario- este debía ser fijado -en promedio- en 4.76%.

38. Modificación de los Literales d) e) y f) del Numeral 2.6.4 del Anexo 17 y del Literal A.\$ del Anexo 27 del Contrato de Concesión:

“2.6.4 Estudios técnicos previos

Los estudios técnicos previos que demande la ejecución de las inversiones por parte del CONCESIONARIO y los intangibles correspondiente a la pre-inversión, serán pagados de la siguiente manera:

(...)

⁴ El cuarto párrafo del Numeral 2.5 del Anexo 17 del Contrato de Concesión establece que: “Los rubros a ser incluidos en el PAO han sido precisados en las Circulares 025, 030 y 033 de fechas 17 de agosto, 30 de noviembre de 2005 y 12 de enero de 2006 respectivamente.”

⁵ La mencionada Circular 30 establece -de forma expresa- lo siguiente: “**PAO: Para la determinación del PAO, se incluirán todos los gastos y desembolsos relacionados con las inversiones destinadas a operaciones aeroportuarias a realizarse, durante el periodo de la Concesión. Estos desembolsos serán constituidos por: Estudios requeridos para la elaboración de expedientes técnicos, estudios de ingeniería y de desarrollo aeroportuario del Plan Maestro, margen de rentabilidad para el concesionario, porcentaje para la supervisión de obra y gastos financieros relacionados con el financiamiento de las inversiones”.** (el subrayado es nuestro)

⁶ Conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión, así como en las Bases y Circulares, documentos que, conforme a lo previsto en el Numeral 16.3.3 del Contrato de Concesión, deben ser considerados para la adecuada interpretación del mismo.

- d) Aquellos vinculados a la actualización del Plan Maestro establecida en la cláusula 8.3.6, se pagarán de acuerdo a lo siguiente:

Aprobados los planes maestros respectivos, se remitirá a OSITRAN la liquidación de todos los estudios técnicos previos relacionados, así como los gastos asociados a dichos estudios, para su reconocimiento como Inversiones. Una vez reconocidos, el CONCEDENTE pagará la liquidación correspondiente, aplicando el procedimiento establecido en el numeral 2.6.3. del Anexo 17 del Contrato de Concesión, según el penúltimo y último párrafo de dicho numeral.

- e) Estudios de preinversión que corresponden a la ejecución de inversión pública vinculados con: (i) Inversiones en las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire y/o (ii) Inversiones en las Obras del Plan Maestro y Obras Nuevas, así como para la adquisición de equipamiento nuevo o de reposición de acuerdo a los Planes de Equipamiento; serán reconocidos como parte de las Inversiones a Ejecutar en Periodo Remanente (conforme a la Definición del Contrato de Concesión).

El CONCESIONARIO se compromete a realizar la contratación de los estudios para la formulación de los proyectos, siguiendo lo establecido en el Anexo 27 del Contrato de Concesión.

Asimismo, será reconocido como parte de las Inversiones a Ejecutar en Periodo Remanente, los gastos en los que incurra el CONCESIONARIO para llevar a cabo los estudios antes mencionados.

Es así que, reconocidos los conceptos mencionados en el presente literal como Inversiones, el CONCEDENTE pagará la liquidación correspondiente de acuerdo al procedimiento de determinación y pago que se detalla a continuación:

- i) El CONCEDENTE se compromete a pagar al CONCESIONARIO el Importe correspondiente por los estudios vinculados a la ejecución de las Inversiones antes mencionadas, así como los gastos en que incurra el CONCESIONARIO para llevar a cabo dichos estudios. Dichos estudios se refieren a aquellos que se establezcan en las diferentes fases del inverte.pe o aquellos que resulten aplicables conforme a la normativa vigente.
- ii) Una vez aprobado el estudio correspondiente, indicado en el párrafo anterior, el CONCESIONARIO deberá remitir a OSITRAN la liquidación de los estudios antes mencionados, así como de los gastos incurridos por el CONCESIONARIO para llevar a cabo dichos estudios, incluyendo la información de la contratación, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 27, a efectos que OSITRAN otorgue su aprobación.

Aprobada la liquidación, el CONCEDENTE pagará la inversión efectuada al contado, aplicando el procedimiento establecido en el numeral 2.6.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión. OSITRAN tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles, desde la recepción de la correspondiente factura, para instruir al Fiduciario del Fideicomiso para que se pague el importe total de la liquidación.

- iii) El CONCESIONARIO presentará al OSITRAN la (s) factura (s) respectiva (s) previa (s) a cada fecha de pago para su revisión, quién tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles para instruir al Fiduciario del Fideicomiso para que se pague el importe total incluido en la factura emitida a favor del CONCEDENTE.
- iv) En caso la factura no sea rechazada y el OSITRAN no cumpla con instruir el pago dentro del plazo antes mencionado, el CONCEDENTE deberá

reconocer al CONCESIONARIO un interés equivalente a una tasa anual igual a la tasa de interés legal publicada en el portal de la SBS, según la moneda en la que esté expresada la factura. Dicha tasa será aplicada a partir del sexto día de presentada la factura por el CONCESIONARIO.

EL CONCESIONARIO tendrá la obligación de iniciar la elaboración del Expediente Técnico de la etapa de inversión del PIP correspondientes a las áreas disponibles al momento del otorgamiento de la viabilidad, dentro de un plazo no mayor a seis (6) meses contados desde la aprobación de la viabilidad del proyecto, según la normativa de inversión pública aplicable. Estos plazos podrán ser suspendidos o extendidos por aprobación de EL CONCEDENTE, con el debido sustento técnico y siempre que la necesidad de la suspensión o extensión no se derive de un incumplimiento del Concesionario.”

- f) Estudios que corresponden a proyectos que no califican como inversión pública, conforme a la normativa vigente, tales como: la elaboración, actualización o modificación del Programa de Mantenimiento Periódico, del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire, las Evaluaciones Funcionales y Estructurales de los pavimentos del Lado Aire, y de los Planes de Equipamiento, siendo estos requeridos por el Contrato de Concesión; serán reconocidos como parte de las Inversiones a Ejecutar en Periodo Remanente, una vez aprobados por el CONCEDENTE conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión.

Asimismo, serán reconocidos como parte de las Inversiones a Ejecutar en Periodo Remanente, los gastos en los que incurra el CONCESIONARIO para llevar a cabo los estudios antes mencionados. Es así que, reconocidos como Inversiones, el CONCEDENTE pagará la liquidación correspondiente de acuerdo al procedimiento de determinación y pago que se detalla a continuación:

- i) El CONCEDENTE se compromete a pagar al CONCESIONARIO el Importe correspondiente por los estudios antes mencionados, así como los gastos en que incurra el CONCESIONARIO para llevar a cabo dichos estudios. Dichos estudios se refieren a la elaboración, actualización o modificación del Programa de Mantenimiento Periódico, del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire, las Evaluaciones Funcionales y Estructurales, y de los Planes de Equipamiento, conforme a lo requerido por el Contrato de Concesión. Todos los Estudios deberán ser contratados de acuerdo a los mecanismos del Anexo 27 del Contrato de Concesión. El costo referencial deberá ser sustentado por el CONCESIONARIO ante el CONCEDENTE. El CONCEDENTE-a través de la DGAC- deberá pronunciarse respecto del costo referencial dentro de un plazo máximo de 10 días calendario de presentado el sustento por el CONCESIONARIO. En caso la propuesta fuera observada, la DGAC deberá otorgar un plazo para atender las observaciones. La DGAC tendrá un plazo de 10 días calendario para pronunciarse respecto de las subsanaciones que sean presentadas por el CONCESIONARIO.
- ii) Una vez aprobado el estudio correspondiente, el CONCESIONARIO deberá remitir a OSITRAN la liquidación de los estudios antes mencionados, así como de los gastos incurridos por el CONCESIONARIO para llevar a cabo dichos estudios, incluyendo la información de la contratación de acuerdo a lo establecido en el Anexo 27, a efectos que OSITRAN otorgue su aprobación.
- iii) Aprobada la liquidación el CONCEDENTE pagará la Inversión efectuada al contado, aplicado el procedimiento establecido en el numeral 2.6.3. del Anexo 17 del Contrato de Concesión. OSITRAN tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles, desde la recepción de la correspondiente factura, para instruir al

Fiduciario del Fideicomiso para que se pague el importe total de la liquidación.

- iv) El CONCESIONARIO presentará al OSITRAN la factura (s) respectiva (s) previa (s) a cada fecha de pago para su revisión, quién tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles para instruir al Fiduciario del Fideicomiso para que se pague el importe total incluido en la factura emitida a favor del CONCEDENTE.*
- v) En caso la factura no sea rechazada y el OSITRAN no cumpla con instruir el pago dentro del plazo antes mencionado, el CONCEDENTE deberá reconocer al CONCESIONARIO un interés equivalente a una tasa anual igual a la tasa de interés legal publicada en el portal de la SBS, según la moneda en la que esté expresada la factura, que será aplicada a los días de retraso contados a partir del sexto día de presentada la factura por el CONCESIONARIO.*

En caso se produjera la Caducidad de la Concesión antes de realizado el pago al CONCESIONARIO de las Inversiones realizadas en Estudios Técnicos previos, el pago del costo de los mismos será incluido por el CONCEDENTE como parte de los montos que - como parte de la liquidación de la Concesión- el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO, conforme a lo previsto en la Cláusula Décimo Quinta del Contrato de Concesión. Es preciso indicar que los montos incluidos en la fórmula de Caducidad serán aquellos correspondientes a estudios ya aprobados.

En caso la Caducidad se produjera después del pago, los montos ya pagados no serán reconocidos en la correspondiente liquidación.”

[...]

“Anexo 27

[...]

A.4 *Para la contratación de cada Obra, servicio o adquisición de bienes y/o suministros, el CONCESIONARIO deberá seguir los procedimientos a ser establecidos en el presente anexo, dependiendo del monto del presupuesto aprobado para dicha Obra, adquisición del bien, o contratación del servicio. Asimismo, la contratación para los estudios establecidos en los literales d), e) y f) de la cláusula 2.6.4 del anexo 17 deberá seguir los procedimientos establecidos en el presente anexo.”*

Sustento:

De acuerdo a lo establecido en la Resolución Consejo Directivo N° 046-2007-CD-OSITRAN, el Regulador reconoció, vía interpretación contractual, que el mecanismo para realizar el pago de los Estudios para la Ejecución de las Obras e inversiones en equipamiento es el PAO.

En la misma línea mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-2008-CD-OSITRAN, se determinó que los Estudios Técnicos Preliminares que no culminen en la ejecución de obras por motivos ajenos a la responsabilidad del Concesionario; los Estudios Técnicos Preliminares que concluyan con la ejecución de una obra, pero que el Concedente decide diferir o no realizar; y aquellos Estudios Técnicos Preliminares que estén relacionados con distintas obras, están incluidos dentro del alcance del

Cofinanciamiento. En tal sentido, se precisó que dichos estudios serán reconocidos mediante el mecanismo de pago correspondiente al PAO, con independencia de si se les puede o no vincular a una obra en particular.

Es en atención a lo señalado, mediante la Adenda Quinta al Contrato de Concesión, se decidió incorporar la Cláusula 2.6.4 al Anexo 17 del Contrato de Concesión, a efectos de que este establezca de forma expresa que el Cofinanciamiento incluye el reconocimiento del pago de los estudios técnicos previos e intangibles que demande la ejecución de las inversiones por parte del Concesionario.

Ahora bien, es necesario señalar que, de acuerdo a la actual redacción de la Cláusula 2.6.4 del Contrato de Concesión, los estudios técnicos e intangibles vinculados con las Obras del Plan Maestro serán reconocidos como parte del PAO (es decir, el reembolso se da con el primer Hito Constructivo), mientras que los estudios vinculados con Inversiones en Rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura del Lado Aire serán pagados de acuerdo al procedimiento previsto en el numeral 4 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

La magnitud del crecimiento experimentado en la demanda por los servicios aeroportuarios a cargo del Concesionario, lo cual ha determinado que las inversiones inicialmente proyectadas en US \$55'000,000.00 se transformen en inversiones requeridas del orden de US\$1,900'000,000.00. Esta situación lleva a que -bajo las condiciones actuales- el Concesionario se vea en la necesidad de financiar Estudios por importes de alrededor de US\$72'000,000.00 y por periodos de alrededor de 6 años -hasta que se alcance el primer hito constructivo-, ello a pesar de ser una empresa con un capital de US\$2'000,000.00. En ese sentido, esta explosión en la demanda, llevaría -inevitablemente- a una situación que dificulta -e incluso puede llegar a imposibilitar- el financiamiento en conjunto de las mejoras requeridas.

Así, teniendo en consideración el tamaño relativo de la generación de caja operativo de ADP respecto de dicho importe, resulta económica inviable el financiamiento de los estudios necesarios para la ejecución simultánea del Plan de Inversiones de ADP.

Al respecto, y atendiendo a las necesidades financieras del Concesionario, se considera relevante modificar el mecanismo de pago de los estudios antes mencionados a efectos de que los mismos puedan ser pagados al Concesionario una vez que se encuentren aprobados a nivel de Perfil o Factibilidad, según corresponda.

Por otro lado, consideramos importante que la redacción del Contrato precise que el Cofinanciamiento también incluye los costos relacionados con los estudios que debe elaborar el Concesionario para llevar a cabo la ejecución de las Obras del Plan Maestro en atención que mediante la Resolución Consejo Directivo N° 046-2007-CD-OSITRAN, el Regulador interpretó que, de acuerdo a la naturaleza del Contrato de

Concesión, el Cofinanciamiento debe cubrir el pago por la elaboración de los estudios que se requieran para la ejecución de las Obras.

Finalmente, debemos señalar que los gastos asociados a la elaboración de los estudios también deben ser reconocidos por el Concedente mediante el PAO, en tanto este último concepto comprende todos los gastos que se encuentren asociados a la elaboración de los intangibles requeridos para la ejecución del Contrato de Concesión.

De este modo, con la modificación propuesta lo que se busca es que el Concesionario pueda recuperar la inversión efectuada para la elaboración de los intangibles en un periodo más corto, a fin de que pueda contar con los recursos económicos suficientes que le permitan continuar invirtiendo en otros estudios técnicos previos asociadas a otras Obras, caso contrario se limitaría la capacidad del Concesionario de ejecutar Obras en simultáneo. Por ende, la propuesta que se plantea mejora la operatividad de la concesión al permitir el financiamiento de más obras en simultáneo que la actual redacción lo permite.

En atención a lo señalado, se propone modificar la cláusula 2.6.4 del Anexo 17 del Contrato de Concesión a efectos de incluir un procedimiento para el pago del PAO correspondiente a los intangibles en los términos indicados.

III. CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS PARA SOLICITAR LA MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE CONCESIÓN

CONDICIONES ECONÓMICAS Y EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO

1. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 17.2 del Contrato de Concesión, las Partes podrán solicitar modificaciones al Contrato de Concesión, siempre y cuando las mismas respeten la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, así como el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
2. Es así que, tomando en cuenta los argumentos expuesto a lo largo del presente informe, resulta claro que la solicitud de modificación contractual contenida en la Novena Adenda no desnaturaliza el equilibrio económico financiero de la Concesión ni las condiciones económicas y técnicas establecidas en el Contrato de Concesión; razón por la cual se debe entender la solicitud antes mencionada cumple con las exigencias establecidas en la cláusula 17.2 del Contrato de Concesión.