
RESUMEN EJECUTIVO

LIBRO BLANCO

Esta publicación es el Informe Final del Proceso de Promoción para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, elaborado por el Comité Especial designado para tal fin, y abarca el período comprendido desde su designación en setiembre de 1997 hasta febrero 2001. Su estructura ha seguido, en términos generales, los lineamientos que al respecto ha dictado la COPRI, organismo rector del proceso de promoción de la inversión privada.

RESULTADO GENERAL DEL PROCESO DE PROMOCION PARA LA ENTREGA EN CONCESION DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

La entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, situado en la Provincia Constitucional de El Callao, implica el derecho que se otorga al Concesionario para operar y explotar los bienes que conforman el mencionado aeropuerto, derechos que conllevan la autorización para prestar los servicios aeroportuarios y realizar las mejoras. Se excluye de la concesión los servicios de aeronavegación, dentro de éstos el Control de Tráfico Aéreo, que permanecerá en manos de CORPAC S.A.

De conformidad con el Plan de Promoción y su actualización aprobados por la COPRI, se entregó en concesión al sector privado el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en el Texto Unico Ordenado de las Normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos y su reglamento aprobados por D.S. 059-96-PCM y D.S. 060-96-PCM, respectivamente.

Se recibieron 4 propuestas (sobres 1, 2 y 3), las cuales contenían documentación del consorcio (sobre 1), propuesta técnica (sobre 2) y propuesta económica (sobre 3).

Postores que presentaron Oferta Técnica y Oferta Económica: (4)

- AENA / Dragados / U.Fenosa / Cesel**
- Frankfurt / Bechtel / Cosapi**
- Vancouver / Skanska / ABB / JCC**
- Vienna / FCC / Sacyr / CILPSA**

Luego de evaluar las propuestas se dio como postor ganador al Consorcio Frankfurt – Bechtel – Cosapi, integrado por las empresas Flughafen Frankfurt Main AG, Bechtel Enterprises Ltd. y Cosapi S.A. quien estableció en su oferta económica una retribución del 46.511% de los ingresos brutos que recibirá durante la vigencia de la concesión.

1. ANTECEDENTES

BREVE DESCRIPCIÓN Y SITUACIÓN DE LA EMPRESA

Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC S.A.

Fue creada mediante Decreto Supremo del 25 de Junio de 1943 como una Empresa Pública. Sin embargo, se transforma en el año 1981 en una Empresa de propiedad exclusiva del Estado y se organiza como Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 99 del 29 de mayo de 1981.

Conforme a su objetivo social, la Corporación tiene las siguientes funciones:

- a. Operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, de acuerdo con las normas internacionales reconocidas por el Estado Peruano y las disposiciones legales y reglamentarias referentes al funcionamiento de los aeropuertos y sus servicios.
- b. Establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas del país.
- c. Establecer y mantener el ordenamiento del tránsito aéreo y su correspondiente control que le asigne el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- d. Establecer sistemas apropiados e idóneos de comunicación requeridos para regular y controlar el tráfico aéreo de sobre vuelo.

Base Legal

En el marco de la liberalización de la economía, se han emitido normas orientadas a la participación del Sector Privado en la explotación de los servicios aeroportuarios, exceptuándose los servicios relativos a la navegación aérea y comunicaciones, cuya gestión se mantendrá a cargo de la Corporación.

Las principales normas que rigen las funciones de CORPAC S.A. son :

Ley N° 27261	Ley de Aeronáutica Civil
Ley N° 24948	Ley de la Actividad Empresarial del Estado. F Decreto Legislativo N° 670 - Incorporación de CORPAC S.A. en la relación de empresas del Estado, referidas en el D.S.N° 067-91-E.F.
D. S. N° 046 - 81 - TC	Estatuto de CORPAC S.A
Ley N° 27170	Ley de Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del estado - FONAFE, sus normas ampliatorias, modificatorias y reglamentos.

Antecedentes Históricos

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A., fue fundada por Decreto Supremo el 25 de Junio de 1943, durante el primer gobierno de Manuel Prado.

La Compañía Administradora de Aeropuertos "CADA", es el nombre que inicialmente tenía Corpac al fundarse, ubicándose sus instalaciones en Limatambo (campo de gran extensión ubicado en el actual distrito de San Isidro) pero con precarios edificios, donde se realizaba el movimiento de aviones comerciales de tránsito regular de pasajeros, correspondencia y carga, y estando el aspecto técnico a cargo de la Compañía de Aviación Panagra.

La misión de Corpac, siempre ha sido la de fomentar el desarrollo de la Aviación Comercial en el país, mediante la construcción, equipamiento y administración de los aeropuertos, es por esto que, en la década del '50, las necesidades de una moderna aviación y el explosivo crecimiento urbano de la capital, generó la necesidad de buscar nuevas y más amplias instalaciones, que permitieran una visibilidad más favorable, además de una pista de aterrizaje más extensa, entre otras cosas, creándose así el 30 de Octubre de 1960, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ubicado a 12 kilómetros del Centro de Lima, en límite con el Callao, e inaugurándose oficialmente el 30 de Diciembre de 1965 por el ex presidente Fernando Belaunde Terry.

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC es titular de la totalidad de la infraestructura aeroportuaria comercial en el Perú. Dicha infraestructura consta actualmente de sesenta y tres (63) aeropuertos a nivel nacional

de los cuales once (11) son internacionales, veinticuatro (24) nacionales y aeródromos complementarios y veintiocho (28) aeródromos y/o campos de aterrizaje que no registran movimiento aeroportuario (Cuadro 1).

Los principales aeropuertos de pasajeros por movimiento de pasajeros son:

El Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez Dartnell" ubicado en la Provincia Constitucional del Callao, que registro un movimiento de 4'505,936 pasajeros en el año 2000, lo que representa un 59.45 % del total nacional.

El Aeropuerto Internacional "Velasco Astete" ubicado en la ciudad del Cuzco, que registro un movimiento de 792,125 pasajeros en el año 2000.

El Aeropuerto Internacional "Alfredo Rodríguez Ballón" ubicado en la ciudad de Arequipa, que registro un movimiento de 457,786 pasajeros en el año 2000.

El Aeropuerto Internacional "Cmel. FAP Francisco Secada Vignetta", ubicado en la ciudad de Iquitos, que registro un movimiento de 372,064 pasajeros durante el mismo período.

Otro grupo de nueve aeropuertos registran un regular movimiento de entre 100,000 y 200,000 pasajeros, 22 aeropuertos registran un bajo movimiento de pasajeros con menos de 100,000 y finalmente 28 aeródromos sin movimiento.

Por su parte, los principales aeropuertos de carga son el ubicado en la Provincia Constitucional del Callao (106,980 tns), en Iquitos (17,525 tns), en Puerto Maldonado (4,895 tns), en Pucallpa (1,971 tns), en Cuzco (2,527 tns) y en Arequipa (1,894 tns), las cantidades mencionadas son los movimientos totales internacional y nacional en toneladas, manejadas en el año 2000.

Fuente: Boletín Estadístico Aeroportuario 2000 - CORPAC.

Cuadro N° 1

**UBICACIÓN DE AEROPUERTOS Y AERODROMOS
ADMINISTRADOS POR CORPAC S.A.**



JCalderón
5aeropuertos.cdr

SITUACIÓN FINANCIERA

CORPAC S.A.

Se presenta a continuación una tabla con las utilidades de CORPAC para los años comprendidos en el período 1991-2000.

AÑOS	UTILIDAD (PERDIDA) CORPAC ANTES DE IMPUESTOS Y PARTICIPACIONES	UTILIDAD (PERDIDA) CORPAC DESPUES DE IMPUESTO Y PARTICIPACIONES
	S/.	S/.
1991	-297,834	-297,834
1992	-83,800,134	-83,800,134
1993	-7,739,723	-7,739,723
1994	10,256,866	665,911
1995	14,643,917	5,709,929
1996	7,428,321	-2,450,801
1997	7,883,000	7,883,000
1998	75,823,631	44,637,010
1999	81,433,557	45,797,747
2000	107,145,495	59,849,970

Fuente: Area de Finanzas -CORPAC

PERSONAL

A diciembre del año 2000 contaban con un total de 1,492 trabajadores a nivel nacional, correspondiendo a 1,111 trabajadores permanentes, 192 trabajadores a plazo fijo y 189 contratados bajo otras modalidades.

Del total de trabajadores, 956 (67.5%) corresponde a la Sede Central y 536 (32.5%) a las Sedes Aeroportuarias de provincias.

Con la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la situación del personal que laboraba en el fue la siguiente, de un total de 186 trabajadores, fueron seleccionados para continuar con el postor ganador 169 y los 17 restantes, no seleccionados, pasaron a otras dependencias de CORPAC S.A.

ESTADISTICA DE PERSONAL AL 01/12/2000

	UNIDAD ORGANICA	PERMANENTE	PLAZO FIJO	CONTR.OTRAS	TOTAL
1	PRESIDENCIA DEL DIRECTORIO	2	1	3	6
	Comité Especiales				
	Secretaría del Directorio	3		1	4
	Oficina de Auditoría Interna	13	1		14
2	GERENCIA GENERAL	5	1		6
	Secretaría General	9	1		10
	Centro de Entrenam.Aeronáutico (CEA)	16	4		20
	Oficina de Asesoría Legal	16	17	1	34
	Oficina de Planeamiento	10	4	4	18
	Oficina de Organización y Métodos	7			7
	Oficina de Seguridad	20	1		21
	Oficina de Imagen Institucional	8	4	1	13
	Oficina de Comercialización	8	2		10
3	GERENCIA CENTRAL DE AERONAVEGACION	9	1		10
	Oficina de Proyectos Especiales	5			5
	Gcia de Operaciones Aeronáuticas	189	34		223
	Gerencia Técnica	154	2		156
4	GCIA CENTRAL DE INFRAESTRUCTURA	4	1	1	6
	Gerencia de Proyec. y Obras Civiles	12	3		15
	Gerencia de Mantto. de Infraest. Civil	9	6		15
5					
	Gerencia de Logística	55	9	3	67
	Gerencia de Finanzas	40	22	1	63
	Gerencia de Personal	28	4		32
	Gerencia de Informática	17	1		18
6	GERENCIA CENTRAL DE AEROPUERTOS				
	Gcia. Arpto. Int'l."Jorge Chávez"	130	21	32	183
	Gerencia de Arpto.s de Provincias	14	3		17
	Arpto. de ANDAHUAYLAS	5	1	3	9
	Arpto. de AREQUIPA	30	1	7	38
	Arpto. de ATALAYA				
	Arpto. de AYACUCHO	9	2	6	17
	Arpto. de CAJAMARCA	5		2	7
	Arpto. de CHACHAPOYAS	3		1	4
	Arpto. de CHICLAYO	26	1	11	38
	Arpto. de CHIMBOTE	5		1	6
	Arpto. de HUANUCO	5		1	6
	Arpto. de HUASCAR-ANTA-HUARAZ	3			3
	Arpto. de IBERIA		1		1
	Arpto. de ILO	3		3	6
	Arpto. de IQUITOS	27	5	18	50
	Arpto. de JAEN				
	Arpto. de JAUJA	4		3	7
	Arpto. de JUANJUI	6		2	8
	Arpto. de JULIACA	8	4	5	17
	Arpto. de MAZAMARI	1	2	1	4
	Arpto. de NAZCA	6	3		9
	Arpto. de PISCO	15	1	5	21
	Arpto. de PIURA	20		9	29
	Arpto. de PUCALLPA	20	3	9	32
	Arpto. de PUERTO MALDONADO	9	2	3	14
	Arpto. de QOSQO	29	7	7	43
	Arpto. de RIOJA	5		3	8
	Arpto. de RODRIGUEZ DE MENDOZA	1			1
	Arpto. de TACNA	16	2	12	30
	Arpto. de TALARA	12	1	4	17
	Arpto. de TARAPOTO	15	6	6	27
	Arpto. de TINGO MARIA	6	1	3	10
	Arpto. de TRUJILLO	22	1	10	33
	Arpto. de TUMBES	8	4	5	17
	Arpto. de YURIMAGUAS	4	1	2	7
	TOTAL	1,111	192	189	1,492

Fuente: Gerencia de Personal - CORPAC

TRAFICO AEROCOMERCIAL

Los resultados obtenidos en el año 2000 registraron un descenso del -5.0% en operaciones de entrada y salida de aeronaves con respecto al año anterior. Mientras que en el rubro de movimiento general de pasajeros sí se registró un crecimiento del 0.5%.

En el rubro de carga hubo un incremento del 11.6% en los movimientos del año 2000 respecto al año 1999, al igual que en el rubro de correos el cual también tuvo un aumento del 11.7% en el mismo período.

A continuación se presentan los cuadros estadísticos de movimiento general aeroportuario en los rubros de operaciones, pasajeros, carga y correo para el período del año 1995 al 2000.

MOVIMIENTO GENERAL DE OPERACIONES EN AEROPUERTOS/AERODROMOS ADMINISTRADOS POR CORPAC S.A.

OPERACION (E - S)	Aeropuerto Aeródromo	EJECUTADO					
		1995	1996	1997	1998	1999	2000
A) Nacional	TOTAL	190,384	181,563	166,468	203,117	198,577	185,449
	Total Prov.	140,984	134,125	122,632	154,996	152,984	144,915
	Lima	49,400	47,438	43,836	48,121	45,693	40,533
B) Internacional	TOTAL	23,092	26,076	27,975	33,528	26,826	28,679
	Total Prov.	3,404	3,284	3,315	3,796	1,782	1,819
	Lima	19,688	22,792	24,660	29,732	25,044	26,860
TOTAL GENERAL (A + B)		213,476	207,639	194,443	236,645	225,403	214,127

VARIACION (%)	(96/94)	(96/95)	(97/96)	(98/97)	(99/98)	(00/99)
NACIONAL	21.0	-4.6	-8.3	22.0	-2.2	-6.7
INTERNACIONAL	28.1	12.9	7.3	19.8	-20.0	6.9
TOTAL GENERAL	21.7	-2.7	-6.3	21.7	-4.7	-5.0

Fuente: Of. De Planeamiento CORPAC
Elaboración: Propia

**MOVIMIENTO GENERAL DE PASAJEROS
EN AEROPUERTOS/AERODROMOS ADMINISTRADOS POR CORPAC S.A.**

OPERACION (E - S)	Aeropuerto Aerodromo	EJECUTADO					
		1985	1986	1987	1988	1989	2000
A) Nacional	TOTAL	5,915,484	5,681,329	5,231,989	5,377,267	5,481,361	5,282,352
	Total Prov.	3,676,018	3,480,640	3,016,409	3,168,624	3,195,383	3,033,957
	Lima	2,239,466	2,200,889	2,215,580	2,208,643	2,295,978	2,248,395
B) Internacional	TOTAL	1,592,035	1,751,638	1,930,004	2,221,960	2,052,532	2,296,387
	Total Prov.	38,010	52,309	57,625	82,949	34,942	38,846
	Lima	1,554,025	1,699,329	1,872,379	2,139,011	2,017,590	2,257,541
TOTAL GENERAL (A+B)		7,507,519	7,432,967	7,161,993	7,599,227	7,533,893	7,578,739

VARIACION (%)	(85/84)	(86/85)	(87/86)	(88/87)	(89/88)	(00/89)
NACIONAL	22.0	-4.0	-7.9	2.8	2.1	-3.8
INTERNACIONAL	20.5	10.0	10.2	15.1	-7.6	11.9
TOTAL GENERAL	21.7	-1.0	-3.6	6.1	-0.7	0.5

Fuente: Of. De Planeamiento CORPAC
Elaboración: Propia

**MOVIMIENTO GENERAL DE CARGA (kilos)
EN AEROPUERTOS/AERODROMOS ADMINISTRADOS POR CORPAC S.A.**

OPERACION (E - S)	Aeropuerto Aerodromo	EJECUTADO					
		1985	1986	1987	1988	1989	2000
A) Nacional	TOTAL	60,974,825	60,723,569	57,571,973	71,833,124	55,981,868	50,795,965
	Total Prov.	39,908,324	38,909,201	40,548,100	39,970,390	31,738,020	32,691,810
	Lima	21,166,501	20,814,368	17,023,873	31,662,734	24,143,848	18,104,155
B) Internacional	TOTAL	59,827,818	63,410,420	66,321,831	67,199,668	69,817,494	89,495,296
	Total Prov.	1,290,765	564,896	669,803	606,085	1,880,192	609,557
	Lima	58,537,054	62,845,524	65,652,028	66,593,583	67,937,302	88,875,739
TOTAL GENERAL (A+B)		120,802,644	124,133,989	123,893,804	139,032,792	125,800,362	140,291,261

VARIACION (%)	(85/84)	(86/85)	(87/86)	(88/87)	(89/88)	(00/89)
NACIONAL	70.8	-2.1	-3.6	24.4	-22.0	-9.1
INTERNACIONAL	51.0	6.0	4.6	1.3	3.9	28.2
TOTAL GENERAL	60.4	1.9	0.6	12.1	-9.5	11.6

Fuente: Of. De Planeamiento CORPAC
Elaboración: Propia

**MOVIMIENTO GENERAL DE CORREO
EN AEROPUERTOS/AERODROMOS ADMINISTRADOS POR CORPAC S.A.**

OPERACION (E - S)	Aeropuerto Aeródromo	EJECUTADO					
		1995	1996	1997	1998	1999	2000
A) Nacional	TOTAL	44,874	97,256	37,864	0	0	0
	Total Prov.	22,850	49,646	19,101	0	0	0
	Lima	21,924	49,210	18,763	0	0	0
B) Internacional	TOTAL	684,048	841,389	813,646	998,999	1,378,381	1'539,628
	Total Prov.	0	0	0	0	0	0
	Lima	684,048	841,389	813,646	998,999	1,378,381	1,539,628
TOTAL GENERAL (A + B)		728,922	938,645	851,510	998,999	1,378,381	1,539,628

VARIACION (%)	(95/94)	(96/95)	(97/96)	(98/97)	(99/98)	(00/99)
NACIONAL	155.6	119.0	-61.3	0.0	0.0	0.0
INTERNACIONAL	27.0	23.0	-3.3	22.5	38.3	11.7
TOTAL GENERAL	31.1	28.9	-9.3	17.1	38.3	11.7

Fuente: Of. De Planeamiento CORPAC
Elaboración: Propia

2. ASPECTOS OPERATIVOS

2.1. INCLUSIÓN EN EL PROCESO

Mediante Decreto Legislativo N° 839 del 20/08/96 se creó la Comisión de Promoción de Concesiones Privadas – PROMCEPRI, como el único organismo encargado de promover la inversión privada en obras públicas de infraestructura y de servicios públicos que pueden ser otorgados en concesión al sector privado.

Mediante Decreto Supremo No. 059-96-PCM del 26 de diciembre de 1996, se promulgó el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos;

Mediante Decreto Supremo No. 060-96-PCM del 27 de diciembre de 1996, se promulgó el Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos;

A través de la Resolución Suprema N° 458-97-PCM del 12/09/97 (Anexo 1) se nombra al primer Comité Especial encargado de determinar y promover los aeropuertos de la República que serán entregados en concesión al sector privado, bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos y su Reglamento.

Mediante Resolución Suprema N° 052-98-TR del 08 de setiembre de 1998 (Anexo 2) se ratificaron los acuerdos de COPRI mediante los cuales se dispuso la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y se aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada.

Mediante Ley N° 27111 del 11 de mayo de 1999 se aprobó la transferencia de las facultades y funciones de PROMCEPRI a COPRI y se ratificaron todos los actos efectuados mediante D.U. N° 025-98 y la R.S. 033-99-PCM.

2.2. NOMBRAMIENTO DEL COMITÉ ESPECIAL

El Comité Especial estará encargado de determinar y promover los Aeropuertos de la República que serán entregados en concesión al sector privado, bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en el Texto Unico Ordenado y su Reglamento.

2.2.1. DESIGNACIÓN DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ ESPECIAL

El nombramiento de los primeros miembros del Comité se dio por R.S. N° 458-97-PCM del 12 de setiembre de 1997 (Anexo 1), designando a los señores Francisco García-Calderón Portugal, que lo presidirá, Sr. Luis Angel Piazzon Gallo y Srta. Mayen Ugarte Vásquez Solís, como miembros.

Mediante R.S. N° 280-98-PCM del 27 de mayo de 1998 (Anexo 3) se nombra al señor Dante Matellini Burga como nuevo integrante del Comité Especial de Aeropuertos.

Por R.S. N° 010-98-TR del 23 de junio de 1998 (Anexo 4) se dio por concluido el nombramiento de Francisco García-Calderón Portugal, y se designa a Dante Matellini Burga como nuevo presidente del Comité Especial de Aeropuertos.

Mediante R.S. N° 028-98-TR, del 10 de agosto (Anexo 5), se aceptaron las renunciaciones de la Srta. Mayen Ugarte Vásquez Solís y del Sr. Luis Angel Piazzon Gallo, y se nombró al Ing. Atahualpa Jessen Rojas y al Dr. José Quelopana Rázuri como nuevos integrantes del Comité Especial de Aeropuertos.

Mediante R.S. N° 609-99-PCM, del 23 de noviembre de 1999 (Anexo 6) se nombró al señor José Luis Harnes Bouroncle como nuevo integrante del Comité Especial de Aeropuertos.

Mediante R.S. N° 454-2000-PCM, del 11 de octubre del 2000 (Anexo 7) se aceptó las renunciaciones de los señores Dante Matellini Burga, Atahualpa Jessen Rojas, José Quelopana Rázuri y José Luis Harnes Bouroncle.

Mediante R.S. N° 455-2000-PCM, del 11 de octubre del 2000 (Anexo 8) se nombró a un nuevo Comité Especial de Aeropuertos integrado por los señores Antonio Jochamowitz Stafford, quien lo preside y como miembros a los señores Luis Miyahira Higa y José Luis Harnes Bouroncle.

Mediante R.S. N° 035-2001-EF, del 18 de enero de 2001 (Anexo 9) se resolvió aceptar la renuncia de José Luis Harnes Bouroncle como miembro del Comité Especial de Aeropuertos.

Mediante R.S. N° 083-2001-EF, del 03 de febrero del 2001 (Anexo 10) se nombró al señor Edgardo Enrique Rebagliati Castañón como nuevo miembro del Comité Especial de Aeropuertos.

Resolución Suprema Designando Miembros	Fecha de R.S.	Apellidos y Nombres Miembros del Comité	Vigencia de su designación	
			Desde	Hasta
R.S. N° 458-97-PCM	12/09/98	Francisco García-Calderón Portugal (Presidente)	15/09/97	22/06/98
R.S. N° 458-97-PCM	12/09/98	Sr. Luis Angel Piazzon Gallo	15/09/97	10/08/98
R.S. N° 458-97-PCM	12/09/98	Mayen Ugarte Vásquez Solís	15/09/97	10/08/98
R.S. N° 280-98-PCM	27/05/98	Dante Matellini Burga (Miembro)	29/05/98	22/06/98
R.S. N° 010-98-TR	23/06/98	Dante Matellini Burga (Presidente)	24/06/98	12/10/2000
R.S. N° 028-98-TR	10/08/98	Ing. Atahualpa Jessen Rojas	11/08/98	12/10/2000
R.S. N° 028-98-TR	10/08/98	Dr. José Quelopana Rázuri	11/08/98	12/10/2000
R.S. N° 609-99-PCM	23/11/99	Dr. José Luis Harnes Bouroncle	24/11/99	12/10/2000
R.S. N° 455-2000-PCM	11/10/00	Sr. Antonio Jochamowitz Stafford (Presidente)	12/10/2000	A la fecha
R.S. N° 455-2000-PCM	11/10/00	Sr. Luis Miyahira Higa	12/10/2000	A la fecha
R.S. N° 455-2000-PCM	11/10/00	Dr. José Luis Harnes Bouroncle	12/10/2000	18/01/2001
R.S. N° 083-2001-EF	03/02/01	Sr. Edgardo Rebagliati Castañón	04/02/2001	A la fecha

2.2.2. EQUIPO DE APOYO DEL COMITÉ ESPECIAL

El Comité Especial de Aeropuertos a lo largo del período comprendido en éste Libro Blanco conto con el apoyo de las siguientes personas:

POR COPRI

- Sr. Cristóbal Miletich S.P. - Coordinador	15/08/98	30/11/00
- Ing. Ricardo Cubas M. – Asesor Financiero	01/09/98	30/11/98
- Ing. Franciso Yong S. – Asesor Financiero	12/11/ 98	31/12/99
- Sr. Miguel Takahashi S. – Asesor Financiero	01/01/00	30/11/00
- Srta. Carol Alegre – Asistente Data Room	15/01/99	15/08/99
- Sra. Emperatriz Bardales – Secretaria	07/11/97	a la fecha
- Sr. Santiago Teevin – Auxiliar de Oficina	21/10/97	a la fecha
- Sr. William Inafuku Taira – Secretario Técnico.	01/12/00	a la fecha
- Dra. Eldda Bravo Abanto - Asesor Legal	15/08/98	a la fecha
- Ing. Juan Manuel Calderón I. – Asesor Técnico	21/09/98	a la fecha

POR CORPAC

- Sra. Lucía Heredia M. - Asistente Administrativo	10/97	05/98
- Sr. Daniel Bustamante Canny - Asesor	10/97	06/98
- Sra. Rosario Salas - Secretaria	04/98	07/98
- Sr. Rony Corvera - Practicante	04/98	07/98
- Dr. Ricardo Elias Vinatea – Asesor Legal	03/99	06/99
- Dr. Richard Allemant Florindez – Asesor Legal	07/99	11/00
- Dr. Edgard Richter Valdivia – Asesor Legal	07/99	07/00
- Srta. Karla Huamán Guerra – Asistente Legal	01/01/99	31/03/01
- Sr. Yuri Hermoza Negrón – Asistente Técnico	07/98	31/03/99
- Sra. Patricia Mejía Márquez – Secretaria	01/08/99	a la fecha

2.3. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

El proceso de determinar y promover los Aeropuertos de la República a ser entregados en concesión al sector privado se sustenta en los siguientes dispositivos legales:

1. Constitución Política del Perú, artículo N° 73, establece que los bienes de dominio público son inalienables e imprescriptibles y que los bienes de uso público pueden ser cedidos a particulares para su aprovechamiento económico.
2. Decreto Legislativo N° 839 del 21/08/96, Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras públicas de Infraestructura y Servicios Públicos.
3. Decreto Supremo N° 059-96-PCM del 26/12/96, Texto Unico Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, sus modificatorias y ampliatorias.
4. Decreto Supremo N° 060-96-PCM del 26/12/96, Reglamento del Texto Unico Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, sus modificatorias y ampliatorias.
5. Decreto Legislativo N° 674, Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado, sus modificatorias y ampliatorias.
6. Decreto Supremo N° 070-92-PCM, Reglamento de la Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado, sus modificatorias y ampliatorias.
7. Resolución Suprema N° 052-98-TR del 06/09/98, ratifica acuerdo de COPRI mediante el cual se dispuso la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
8. Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
9. Decreto Ley 25604, sobre intangibilidad de bienes de las empresas en privatización.

10. Acuerdo N° 019-002-97 de PROMCEPRI, en el que se incluyó a aeropuertos y a CORPAC S.A. en los alcances del Decreto Ley 25604.

11. Mediante Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte, Ley 26917 del 20 de enero de 1998, se creó OSITRAN. De acuerdo a su artículo 3.2 b) la infraestructura nacional de transporte de uso público incluye la infraestructura aeroportuaria.

3. PLAN DE PROMOCIÓN

3.1. SOBRE EL PLAN DE PROMOCIÓN

El Plan de Promoción es la guía que sintetiza la manera como se llevaría a cabo la entrega en concesión de los aeropuertos de la República.

Con carta CEA-528-98 del 05 de junio de 1998 (Anexo 11) se presentó a PROMCEPRI el Plan de Promoción de la Inversión Privada de los Aeropuertos de la República, aprobado por el Comité mediante acuerdo N° 042-027-98 del 14 de mayo de 1998.

En este plan inicial se determina que el esquema más conveniente es la entrega de la administración y operación de un paquete conformado por los aeropuertos que concentran la mayoría de las operaciones, generan la mayor parte de los ingresos económicos del sistema aeroportuario, y que, además, permiten una óptima cobertura geográfica del país. El paquete de aeropuertos concesionables estaba conformado por los aeropuertos de Lima, Cuzco, Arequipa, Trujillo e Iquitos, los mismos que agrupaban 6 millones de pasajeros anuales para el año 1997, lo que representaba el 78% del tráfico, y generaban aproximadamente el 85% de los ingresos del sistema aeroportuario.

Se incluye el Plan de Promoción completo. (Anexo 12)

3.2. REFORMULACIÓN DEL PLAN DE PROMOCIÓN

Con fecha 20 de agosto de 1998 mediante Carta N° CEA-698-98 (Anexo 13) el Comité presentó la Reformulación del Plan de Promoción al Director Ejecutivo de

la COPRI. Dicha reformulación fue aprobada en sesión COPRI de fecha 25 de agosto de 1998 y fue comunicada al Comité Especial de Aeropuertos mediante oficio N° 2472/98/DE/COPRI del 20 de noviembre (Anexo 14).

En dicha reformulación se propone iniciar la promoción de los aeropuertos dando inicialmente en concesión el aeropuerto de Lima. Paralelamente se estudia la posibilidad de entregar los otros cuatro aeropuertos que le siguen en importancia: Cuzco, Arequipa, Trujillo e Iquitos. En la reformulación del Plan de Promoción se presenta únicamente el Plan de Promoción del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima.

Se incluye el Plan de Promoción reformulado completo. (Anexo 15)

3.3. APROBACIÓN DEL PLAN DE PROMOCIÓN

Con fecha 08 de setiembre de 1998 se publicó la Resolución Suprema N° 052-98-TR (Anexo 2) a través del cual se ratifica el acuerdo de COPRI que dispuso la entrega en concesión al sector privado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y se aprobó el respectivo Plan de Promoción de la Inversión Privada.

3.4. ESTRATEGIA DEL PLAN DE PROMOCIÓN

A continuación se presenta el esquema del Plan de Promoción inicial entregado a la COPRI.

Para elaborar el Plan de Promoción el Comité ha contado con los siguientes estudios previos:

- Preliminary Strategy Report preparado por GKMG Consulting Services, Inc. (Julio 1998)
- Plan Maestro de la Aviación Civil elaborado por Japan Airport Consultants Inc. (1996)
- Feasibility Study for Airport Modernization and Air Traffic Control Systems Upgrade (Agosto 1996) preparado por Birk Hillman Consultants Inc.

- Ampliatoria:
 - a) Informe de GKM Consulting Services, Inc. remitido vía Fax No. 011.511.575.1698 de fecha 17-08-98
 - b) Carta S/No. De Deutsche Morgan Grenfell de fecha 19-08-98

El ente concedente será el Estado Peruano a través de la autoridad competente y el concesionario deberá prestar servicio para los usuarios (líneas aéreas y pasajeros) del Aeropuerto Jorge Chávez – Lima.

El concesionario tendrá la responsabilidad de la construcción y/o remodelación de la infraestructura del aeropuerto para lograr los estándares requeridos, así como también estará a su cargo la operación, mantenimiento, reparación en caso sea necesario y conservación del mismo.

En el estudio presentado por Japan Airport se encuentra un pronóstico de la demanda del tráfico aéreo hasta el año 2020, basándose en dicho pronóstico recomiendan construir una segunda pista de aterrizaje. El área sobre la cual se tiene proyectada dicha construcción es de propiedad de terceros, razón que amerita que el Estado Peruano expropie dichas zonas.

La modalidad aplicable a la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es una Licitación Pública Especial Internacional.

La concesión será otorgada a título oneroso, a través del pago de una Retribución, que se obtendrá aplicando el porcentaje que ofrezca pagar el concesionario sobre sus ingresos brutos globales sin incluir IGV.

Beneficios de la Concesión

- a) Mejorar la infraestructura y los servicios aeroportuarios.
- b) Ingresos para el Estado Peruano, obtenidos en base a un porcentaje de los ingresos que obtenga el Concesionario.

Requisitos Mínimos Exigidos al Concesionario

- a) Cumplir con los estándares internacionales de seguridad y medio ambiente.
- b) Tener un patrimonio mínimo a determinar.

- c) Contar con el equipo e infraestructura suficiente para garantizar una operación eficiente y cumplir con los requerimientos de los usuarios del mencionado servicio.
- d) Garantizar la continuidad del servicio durante la ejecución de las mejoras en infraestructura.

Tipo de Concesión

Construir, Transferir y Operar (BTO)

I. Esquema Financiero

El concesionario pagará a la entidad correspondiente un porcentaje de sus ingresos (Retribución).

II. Plazo de la Concesión

El plazo de la concesión es de 30 años, con opción a renovación por 10 años adicionales hasta un máximo de 60 años.

III. Cronograma General del Proceso para el Aeropuerto Jorge Chávez – Lima

Eventos	Fecha
Convocatoria	Enero de 1999
Recepción de Ofertas	Abril de 1999
Fecha de Cierre	Junio de 1999

Otras Consideraciones

Equipo de Trabajo

El Comité cuenta con los siguientes Asesores:

- Asesor Estratega
GKMG - Consulting Services, Inc.
- Asesor Legal
Baker & Mc Kenzie / Estudio Cárdenas
- Banco de Inversión
Deutsche Morgan Grenfell & Co. Ltd. Y Ernst & Young
- Asesor Técnico
Parsons Engineering Science International Inc.

Los Contratos firmados con el Asesor Estratega GKMG - Consulting Services, Inc., Banco de Inversión Deutsche Morgan Grenfell & Co. Ltd. / Ernst & Young y el Asesor Técnico Parsons Engineering Science International Inc., se adjuntan en el presente Libro Blanco como Anexos 22, 33 y 45, respectivamente.

El contrato del Asesor Legal Baker & Mc Kenzie / Estudio Cárdenas no se adjunta como anexo debido a que la contratación del mismo fue efectuada a través de un concurso convocado por la entonces PROMCEPRI, ahora COPRI y administrado directamente por esta.

Relación con la Fuerza Armada y Fuerzas Policiales

Parte de las áreas destinadas a la expansión del Aeropuerto de Lima se encuentran ocupadas por la Aviación de la Fuerza Armada y Fuerzas Policiales.

Asimismo en el Plan de Promoción se detalla la problemática global de la relación de CORPAC S.A. con la Fuerza Armada y Policía Nacional, y se presenta alternativas de solución.

4. ASPECTOS PRESUPUESTALES

4.1. PRESUPUESTO DEL PROCESO

Para el detalle del Libro Blanco del Proceso de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se presenta el presupuesto del proyecto AEROPUERTOS (PER/98/026 CEPRI - AEROPUERTOS) con las cifras ajustadas al 2000 y los saldos distribuidos en el año 2001, el mencionado documento fue remitido al Comité con el oficio N° 00266/01/DE/COPRI del 06 de febrero del 2001

Los gastos incurridos a diciembre del año 2000 ascienden a US\$ 1'661,590.60.

El Comité Especial de Aeropuertos continúa actualmente con la concesión de los otros aeropuertos de provincias razón por la cual se viene ejecutando el presupuesto para el año 2001.

4.2. GASTOS INCURRIDOS

Un detalle de los gastos incurridos en el Proceso de Promoción de la Inversión Privada de CORPAC hasta el 30 de diciembre del 2000 debidamente sustentado con los documentos correspondientes se encuentran en el file Presupuesto del Comité Especial de Aeropuertos.

Incluimos, además el Oficio N° 00266/DE/COPRI del 06 de febrero del 2001 con el Cuadro Resumen Consolidado de los Gastos del Proyecto PER/98/026, por línea presupuestal y conciliado con la COPRI, asimismo se incluye el cuadro resumen consolidado entre 1998 y 2001 (Anexo 16)..

4.3. FINANCIAMIENTO

De acuerdo a lo dispuesto por la Dirección Ejecutiva de la COPRI en su Oficio N° 002666/01/DE/COPRI del 06 de febrero del 2001 la estructura del proyecto AEROPUERTOS (PER/98/026 CEPRI - AEROPUERTOS) es el siguiente:

Fondo	US\$	Lineas Cubiertas
Tesoro Público Conces.	326,680.68	13.01 a 13.03, 15.01 / 15.02 / 17.01 a 17.05 / 17.61 / 21.04 / 21.64 / 45.01 y 45.03
Aporte Concesiones	1'200,358.56	17.06 / 21.01 / 21.02 / 21.70 / 45.02 y 53.01
2% ventas	1'338,123.92	Todas las demás líneas
Total	2'865,163.16	

Los montos mencionados anteriormente contemplan los montos del año 2001 ya que el Comité Especial de Aeropuertos continúa actualmente con la concesión de los otros aeropuertos de provincias.

CORPAC asumió como gastos del Proceso de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez USD 3'687,751.00, los que se desagregan de la siguiente manera: (Fuente: Gerencia de Finanzas CORPAC)

- Pagos del Banco de Inversión: Deutsche Morgan Greenfield USD 826,892.00
- Financiamiento de parte del contrato con Baker & Mc Kenzie US\$ 300,000.00

-
- Financiamiento a FOPRI para gastos del Proceso de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. US\$ 2'552,222.00
 - Pagos directos a asesores legales nacionales, consultas a estudios Alayza y Osterling, USD 8,638.00

4.4. REEMBOLSO

Cabe indicar que, dentro de las condiciones de cierre, el Concesionario del aeropuerto reembolsó al FOPRI la suma de USD 3'500,000.00 por concepto de gastos que originó el proceso de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, conforme a lo estipulado en la cláusula 11, inciso 11.1.12 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez .

5. ESTUDIOS TECNICOS Y LEGALES

Durante la gestión del Comité Especial de Aeropuertos se realizaron las siguientes contrataciones:

5.1. ASESOR ESTRATEGA – GKMG Consulting Services Inc.

El Comité Especial de Aeropuertos en su sesión N° 004-97 del 20 de octubre de 1997 aprobó realizar un Concurso de Méritos por Invitación para la contratación de un asesor estratega a fin de apoyar la labor del Comité en la formulación de una estrategia de concesión.

Con carta N° CEA-161-97 del 19 de noviembre de 1997 (Anexo 17) se solicitó a PROMCEPRI la aprobación de las bases del Concurso de Méritos, el proyecto de contrato, la lista corta de los postores y la carta de invitación.

Mediante Oficio N° 571-97 del 04 de diciembre de 1997 la Dirección Ejecutiva de PROMCEPRI informa al Comité del acuerdo N° 017-001-97, en el cual se manifiesta su conformidad a la convocatoria y aprueba el expediente técnico presentado para tal fin (Anexo 18).

Las empresas presentadas en la lista corta fueron las siguientes:

- INFRASTRUCTURE MANAGEMENT GROUP, INC.
- THE PORTLAND GROUP

-
- THOMPSON CONSULTANTS INTERNATIONAL
 - LUFTHANSA CONSULTING
 - GKMG Consulting Services Inc.

Mediante Cartas N° CEA-164-97 a CEA-168-97 del 21 de noviembre de 1997 se cursaron las invitaciones a las cinco (5) firmas consultoras enviándoles el expediente técnico respectivo (Anexo 19).

Siguiendo el cronograma establecido en las bases, el Comité mediante Cartas N° CEA-202-97 a CEA-206-97 del 01 de diciembre de 1997 remitió las circulares N° 001-97, 002-97, 003-97, 004-97, 005-97, 006-97 y 007-97 a las cinco empresas participantes, las cuales daban respuesta a las consultas formuladas hasta la fecha.

Con carta del 04 de diciembre de 1997 se informó al Comité que la empresa INFRASTRUCTURE MANAGEMENT GROUP, INC. no participarían debido a "varias condiciones logísticas que aparecen en los términos de referencia".

Con carta del 05 de diciembre de 1997 se informó al Comité que la empresa STRATEGIES FOR AIRPORTS, INC., era titular exclusiva de la licencia para usar el nombre de THOMPSON CONSULTANTS INTERNATIONAL, por lo que a partir de la fecha toda comunicación se dirigió a la empresa STRATEGIES FOR AIRPORTS, INC.

Siguiendo el cronograma establecido el 17 de diciembre de 1997 en presencia del Notario Público del Callao Dr. Federico Campos Echeandía se recepcionó los Sobres 1,2 y 3 y se abrieron los Sobres 1 y 2 verificando el contenido de los mismos y el Sobre 3 quedó en custodia hasta el día de su apertura según cronograma. De las 5 empresas que se invitaron se presentaron 3 empresas a las cuales se les informó que sus Sobres 1 y 2 estaban completos, dejando constancia por escrito en el acta correspondiente (Anexo 20). De las dos (2) empresas que no se presentaron, se dejó constancia en el acta que INFRASTRUCTURE MANAGEMENT GROUP, INC. presentó su carta de no participación, mientras que la empresa THE PORTLAND GROUP no presentó ninguna carta de retiro.

Siguiendo el cronograma establecido el 22 de diciembre de 1997 en presencia del Notario Público del Callao Dr. Pedro Germán Nuñez Palomino se procedió a abrir el Sobre 3 verificando el contenido del mismo, en base a lo cual se estableció la siguiente calificación:

	Propuesta Técnica	Propuesta Económica 1	Propuesta Económica 2	Puntaje Total
GKMG Consulting Services Inc.	94 pts	US\$ 139,000	US\$ 2,600	93.42 pts
LUFTHANSA CONSULTING	78 pts	US\$ 162,000	US\$ 1,700	80.80 pts
STRATEGIES FOR AIRPORTS, INC.	87 pts	US\$ 194,000	US\$ 2,950	82.32 pts

De acuerdo a las bases, se procedió a otorgar la Buena Pro a la empresa GKMG Consulting Services Inc., dejando constancia por escrito en el acta correspondiente (Anexo 21).

Finalmente el 15 de enero de 1998 se procedió a firmar el Contrato de Servicios para el asesoramiento a ser realizado por el Asesor estratega en la concesión de aeropuertos (Anexo 22).

Con fecha 19 de enero de 1998 se firma un addendum al contrato con el fin de aceptar la sustitución del señor Waleed Youssef por el señor Michael Fleming como Director del Proyecto (Anexo 23).

Con fecha 13 de agosto de 1998 se firma una cláusula adicional (Anexo 24), informando que COPRI asume las funciones de PROMCEPRI, en virtud del decreto de Urgencia N° 025-98 del 17 de junio de 1998.

La empresa GKMG Consulting Services Inc. hizo entrega de su Informe Final (Anexo 25) en junio de 1998, el cual consta de 2 tomos.

5.2. ASESOR LEGAL – BAKER & Mac KENZIE

La Dirección Ejecutiva de la PROMCEPRI contrató los servicios, por concurso de méritos, del Estudio Baker & MacKenzie. Dicho contrato de servicios fue suscrito el 15 de abril de 1998.

Según información de la Dirección Ejecutiva el objeto del contrato fue el de prestar servicios de asesoría a la PROMCEPRI para el exitoso cumplimiento de sus fines, fundamentalmente apoyando los procesos de promoción de puertos y aeropuertos de la República del Perú susceptibles de ser entregados en concesión al sector privado.

La asesoría específica al Comité Especial de Aeropuertos fue en la elaboración del Due Dilligence para el Data Room, asesoría en la elaboración de las Bases y el Contrato de Concesión y apoyo en la elaboración de respuestas a las consultas presentadas por los postores.

Los documentos presentados para la elaboración del Due Dilligence se encuentran en los archivos del Comité, enviados junto con el presente Libro Blanco a COPRI.

5.3. BANCO DE INVERSION – DEUTSCHE MORGAN GRENFELL

El Comité Especial de Aeropuertos en su sesión N° 010-97 del 30 de diciembre de 1997 mediante acuerdo N° 013-010-97 acordó llevar a cabo un Concurso de Méritos por Invitación para la contratación de un Banco de Inversión, a fin de asesorar al Comité en diagnóstico, valorización y promoción de los Aeropuertos del Perú.

Con fecha 29 de enero de 1998 el Comité emitió una circular CEA-284-98 (Anexo 26) con el fin de elaborar una lista larga de los principales Bancos de Inversión interesados.

La lista completa de las empresas consultadas es la siguiente:

1. OPPENHEIMER
2. SAMUEL MONTAGU
3. MERRYL LINCH
4. UNIÓN DE BANCOS SUIZOS
5. SOCIMER PERÚ S.A.
6. BICE CHILECONSULT AGENTE DE VALORES S.A. IN ASSOCIATION WITH N.M. ROTHSCHILD & SONS LTD.
7. SALOMON BROTHERS

-
8. NOMURA SECURITIES INTERNATIONAL
 9. CREDIT LYONNAIS
 10. LEHMAN BROTHERS DIVISIÓN
 11. BANKERS TRUST COMPANY
 12. CREDIT COMMERCIAL DE FRANCE
 13. SANTANDER INVESTMENT
 14. RILEY Y CO.
 15. DONALDSON LUFKIN & JENRETTE
 16. MORGAN STANLEY
 17. CHEMICAL BANK CORPORATION
 18. SWISS BANK CORPORATION
 19. HSVC INVESTMENT BANK AKA. JAMES CAPEL & CO. LTD.
 20. CITIBANK, N.A. CORP. TRUST
 21. WEST MERCHANT BANK
 22. DRESDNER BANK LATEINAMERIKA AG
 23. DAIWA S.V. S.A.
 24. THE CHASE MANHATTAN BANK NA
 25. VESTRUST SECURITIES INC
 26. PAINE WEBBER
 27. WASSERTEIN PERELLA EMERGING MARKETS
 28. J. HENRY SCHRODERS WAGG & CO. LTD.
 29. GOLDMAN SACHS & CO. -- CORPORATE FINANCE
 30. C.S. FIRST BOSTON
 31. ING. BARING PERÚ S.A.
 32. DEUTSCHE MORGAN GRENFELL
 33. CHASE SECURITIES BANK
 34. INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION
 35. CORPORACIÓN INTERAMERICANA DE INVERSIONES
 36. LAZARD FRERÉS Y CIE.
 37. BARCLAYS BANK
 38. BEAR STEARS & CO. INC.
 39. BANQUE PARIBAS
 40. BANK OF BOSTON
 41. FLEMING LATIN PACIFIC PERÚ
 42. J.P. MORGAN Y CO. ASSOCIATED
 43. BANCO SANTANDER
 44. DRESDNER KLEINWORT BENSON SOUTH ANDES LTDA.

En base a las respuestas recibidas hasta la fecha límite se hizo la siguiente lista corta de empresas a ser invitadas:

1. BANCO SANTANDER
2. N.M. ROTHSCHILD & SON LIMITED
3. CHASE SECURITIES INC.
4. CORPORATE FINANCE & CAPITAL MARKETS CITIBANK, N.A.
5. DEUTSCHE MORGAN GRENFELL & CO. LIMITED
6. DRESDNER KLEINWORT BENSON
7. ING. BARINGS PERÚ S.A.
8. MERRYL LINCH
9. SALOMON SMITH BARNEY INC.

Con carta N° CEA- 333-98 del 27 de febrero de 1998 (Anexo 27) se solicitó a PROMCEPRI la aprobación del expediente técnico (Anexo 28), el mismo que contenía los siguientes documentos:

- Bases del Concurso de Méritos
- Proyecto de contrato
- Lista corta de los postores

Mediante Memorándum N° 003 de la Dirección Ejecutiva de PROMCEPRI informa al Comité de la aprobación del proyecto de Bases presentado (Anexo 29).

En las consultas el BANCO SANTANDER informó que SANTANDER SAB sería el vehículo legal que utilizarían para participar en el concurso de la referencia.

Se emitieron cinco (5) circulares absolviendo consultas, las cuales fueron enviadas a los postores al concurso.

Con fecha 31 de marzo de 1998 se llevó a cabo la Recepción de los Sobres 1, 2 y 3 y Apertura de los Sobres 1 y 2. El Notario Público del Callao, Dr. Federico J. Campos Echeandía certificó dichos actos.

Se llamó a las empresas que confirmaron su participación en el concurso a presentar sus Sobres 1,2 y 3 en mesa. Dichas empresas fueron las siguientes:

- CORPORATE FINANCE & CAPITAL MARKETS CITIBANK, N.A.
- DEUTSCHE MORGAN GRENFELL & CO. LIMITED
- DRESDNER KLEINWORT BENSON
- MERRYL LINCH
- SALOMON SMITH BARNEY INC.
- SANTANDER SAB
- N.M. ROTHSCHILD & SON LIMITED

El representante de la empresa N.M. ROTHSCHILD & SON LIMITED no se presentó.

Acto seguido se procedió con la apertura de los Sobres N° 1, con los resultados siguientes:

Después de verificar el contenido de los Sobres N° 1 el Comité por unanimidad declaró conforme los Sobres N° 1 de los postores:

- CORPORATE FINANCE & CAPITAL MARKETS CITIBANK, N.A.
- DEUTSCHE MORGAN GRENFELL & CO. LIMITED
- DRESDNER KLEINWORT BENSON
- MERRYL LINCH
- SALOMON SMITH BARNEY INC.
- SANTANDER SAB

El Comité por unanimidad descalificó a la empresa MERRYL LINCH por cuanto su carta fianza no cumplía con los requerimientos del caso y se declaró conforme el de las otras compañías.

A continuación se abrió el Sobre N° 2, encontrándose todos los sobres conformes. Se citó para el día 6 de abril a la apertura de los Sobres N° 3. Se procedió a suscribir el acta respectiva. (Anexo 30).

El día 5 de abril de 1998 se realizó la sesión de Comité N° 022-98, en la cual se realizó la evaluación del concurso obteniéndose los siguientes puntajes totales:

<input type="checkbox"/>	CORPORATE FINANCE & CAPITAL MARKETS CITIBANK, N.A.	45 puntos
<input type="checkbox"/>	DEUTSCHE MORGAN GRENFELL & CO. LIMITED	78 puntos
<input type="checkbox"/>	DRESDNER KLEINWORT BENSON	92 puntos
<input type="checkbox"/>	SALOMON SMITH BARNEY INC.	60 puntos
<input type="checkbox"/>	SANTANDER SAB	88 puntos

La Comisión del concurso de acuerdo a las bases del mismo consideró aptos a los siguientes postores dado que superaron, en la evaluación técnica, los 75 puntos considerados puntaje mínimo:

- DEUTSCHE MORGAN GRENFELL & CO. LIMITED
- DRESDNER KLEINWORT BENSON
- SANTANDER SAB

Terminó la sesión con la suscripción del acta respectiva. (Anexo 31)

El día 6 de abril de 1998, en presencia del Notario Público del Callao, doctor Germán Nuñez se realizó la Apertura del Sobre N° 3 conteniendo la propuesta económica, con los siguientes resultados:

<input type="checkbox"/>	DEUTSCHE MORGAN GRENFELL & CO. LIMITED	US\$ 877,000.00
<input type="checkbox"/>	DRESDNER KLEINWORT BENSON	US\$ 1'850,000.00
<input type="checkbox"/>	SANTANDER SAB	US\$ 1'389,000.00

Otorgándose la Buena Pro al DEUTSCHE MORGAN GRENFELL & CO. LIMITED, por haber presentado la oferta económica más baja, suscribiéndose el acta respectiva. (Anexo 32)

Con fecha 8 de abril de 1998 se suscribió el contrato respectivo entre CORPAC y el DEUTSCHE MORGAN GRENFELL & CO. LIMITED, con intervención de PROMCEPRI y El COMITÉ ESPECIAL DE AEROPUERTOS (Anexo 33).

En la misma fecha se suscribe un addendum al contrato, en el que se modifica la Cláusula Novena: Garantía, permaneciendo inalterable el contrato en sus demás términos y condiciones. (Anexo 34).

Con fecha 14 de abril de 1998 se suscribió un addendum al contrato en el que se indicaba la inscripción del poder otorgado al señor Pyers Griffiths para que participe en nombre y representación de la empresa contratada (Anexo 35).

Con fecha 14 de setiembre de 1998 se firma una cláusula adicional al contrato, en la que se indica que la COPRI es quien asume las funciones , atribuciones y competencias de la PROMCEPRI. (Anexo 36)

Con fecha 18 de junio de 1999, se suscribió otro addendum al contrato, en el que se acuerda extender por ocho (8) meses el plazo original del contrato, con el objetivo de culminar los puntos todavía pendientes de ejecución. (Anexo 37).

Con fecha 19 de febrero del 2000, se suscribió otro addendum al contrato, en el cual se acuerda extender el plazo de vigencia del contrato hasta la fecha de cierre de la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (fecha en que se suscribe el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez). (Anexo 38).

5.4. ASESOR TECNICO – PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.

El Comité Especial de Aeropuertos en su sesión N° 014-98 del 13/02/98 mediante acuerdo N° 017-014-98 acordó llevar a cabo un Concurso de Méritos por Invitación para la contratación de una empresa de Ingeniería de prestigio internacional, a fin de que asesore en el proceso de concesión de los Aeropuertos del Perú.

Con fecha 06 de abril de 1998 el Comité emitió una circular CEA-402-98 con el fin de elaborar una lista larga de las principales empresas de ingeniería interesadas, la lista completa de las empresas consultadas es la siguiente:

1. BECA CARTER HOLLINGS & FERNER LTD.
2. BEN LAO & ASSOCIATES
3. BIRK HILLMAN CONSULTANTS, INC.
4. BROWN AND ROOT
5. BURNS & MC DONNELL ENGINEERING CO.
6. CAMPBELL & PARIS ENGINEERS

-
7. COFFMAN ASSOCIATES, INC.
 8. DANIEL, MANN, JOHNSON & MENDENHALL
 9. DAY & ZIMMERMANN TRANSPORTATION SERVICES, INC.
 10. FLUOR DANIEL, INC.
 11. GREINER ENGINEERING, INC.
 12. HNTB CORPORATION
 13. LEO A. DALY
 14. MCCLIER AVIATION GROUP
 15. MICHAEL BAKER CORPORATION
 16. PARSONS
 17. PARSONS BRINCKERHOFF, INC.
 18. PERKINS & WILL
 19. REYNOLDS, SMITH AND HILLS, INC.
 20. ROBERT AND COMPANY
 21. SMITH, HINCHMAN & GRYLLS ASSOCIATES, INC.
 22. STV/SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT
 23. TAMS CONSULTANTS, INC.
 24. THE LPA GROUP INCORPORATED
 25. TRA-BV AIRPORT CONSULTING
 26. TURNER COLIE & BRADEN, INC.
 27. ZHA INCORPORATED
 28. NACO
 29. LOUIS BERGER
 30. SCOTT WILSON KIRKPATRICK & CO. LTD.
 31. GIBB LTD.
 32. OSCAR G. GRIMAUX Y ASOCIADOS S.A.T.
 33. RICONDO & ASSOCIATES
 34. BRITISH AEROSPACE CONSULTING SERVICES

En base a las respuestas recibidas hasta la fecha límite se hizo la siguiente lista corta de empresas a ser invitadas:

1. BIRK HILLMAN CONSULTANTS, INC.
2. LOUIS BERGER
3. NACO
4. PARSONS
5. PARSONS BRINCKERHOFF, INC.

-
6. RAYTHEON INFRAESTRUCTURE
 7. RICONDO & ASSOCIATES
 8. TAMS CONSULTANTS, INC.

Con carta N° CEA- 483-98 del 18 de mayo de 1998 (Anexo 39) se solicitó a PROMCEPRI la aprobación del Expediente Técnico del concurso, el mismo que contenía los siguientes documentos:

- Bases del Concurso de Méritos
- Proyecto de contrato
- Lista corta de los postores y
- Carta de invitación.

Mediante Memorándum N° 012 del 18 de mayo de 1998 (Anexo 40) de la Dirección Ejecutiva de PROMCEPRI se informa al Comité de la aprobación mediante acuerdo PROMCEPRI 027-04-98 del proyecto de Bases presentado.

Se enviaron las cartas de invitación a las empresas que conformaban la lista corta de invitados, mediante carta CEA-484-98 del 18 de mayo de 1998 (Anexo 41).

Se emitieron 4 circulares absolviendo consultas, las cuales fueron enviadas a los postores al concurso.

Con fecha 18 de junio de 1998 se llevó a cabo el acto de Recepción de Propuestas y La Apertura de los Sobres 1 y 2. Se contó con la presencia del Notario Público del Callao, Dr. Germán Nuñez Palomino, quien certificó el acto.

Se llamó a las empresas que confirmaron su participación en el concurso a presentar sus Sobres 1,2 y 3 en mesa. Dichas empresas fueron las siguientes:

- NACO
- PARSONS
- PARSONS BRINCKERHOFF, INC.
- TAMS CONSULTANTS, INC.

Acto seguido se procedió con la Apertura de los Sobres N° 1, encontrándose conforme para todos los participantes.

A continuación se abrió el Sobre N° 2, encontrándose todos los sobres conformes. Se citó para el día 22 de junio de 1998 a la apertura de los Sobres N° 3, culminando el acto con la suscripción del acta respectiva. (Anexo 42).

Mediante circular se informó del cambio de fecha para la Apertura del Sobre N° 3 para el día 30 de junio de 1998 a las 5 p.m.

El día 30 de junio de 1998 se realizó la evaluación técnica, obteniéndose los siguientes puntajes totales:

Empresa de Ingeniería	PROMEDIO TOTAL			
	Experiencia del Postor	Experiencia de Profesionales Asignados	Enfoque de la Propuesta	Puntaje Final
	30%	30%	40%	100%
NACO (Holanda)	29.40	28.60	37.80	95.80
Parsons Aviation (USA)	29.40	29.40	38.60	97.40
Parsons Brinckerhoff (USA)	25.40	25.40	30.00	80.80
TAMS (USA)	28.60	27.80	35.60	92.00

La Comisión del concurso de acuerdo a las bases del mismo consideró aptos a los postores dado que todos superaron, en la evaluación técnica, los 75 puntos considerados puntaje mínimo.

Se terminó la sesión con la suscripción del acta respectiva. (Anexo 43)

El día 30 de junio de 1998, en presencia del Notario Público del Callao, doctor Germán Nuñez Palomino se realizó el Acto de Apertura del Sobre N° 3 conteniendo la propuesta económica, con los siguientes resultados:

Empresa de Ingeniería	Propuesta Económica US\$
NACO (Holanda)	1'159,642.74
Parsons Aviation (USA)	625,000.00
Parsons Brinckerhoff (USA)	685,000.00
TAMS (USA)	696,000.00

De acuerdo a lo establecido en el punto 9 de las Bases, se estableció los siguientes puntajes finales:

Empresa de Ingeniería	Puntaje Final
NACO (Holanda)	85.32
Parsons Aviation (USA)	98.05
Parsons Brinckerhoff (USA)	83.41
TAMS (USA)	91.45

Se otorgó la Buena Pro a la empresa PARSONS AVIATION, suscribiéndose el acta respectiva. (Anexo 44)

Con fecha 11 de setiembre de 1998 suscribieron el contrato respectivo la COPRI, en su calidad de contratante, PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC, en su calidad de contratado, con intervención de El COMITÉ ESPECIAL DE AEROPUERTOS (Anexo 45).

Con fecha 26 de marzo de 1999 se firma un addendum al contrato de servicio, por haberse determinado la necesidad de contar con nuevos estudios y especificaciones técnicas (Anexo 46).

Con fecha 10 de setiembre de 1999 se firma un segundo addendum al contrato de servicio, ampliando el plazo del contrato original (Anexo 47).

Con fecha 31 de mayo del 2000 se firma un tercer addendum al contrato de servicio, en el que se modifica la modalidad del pago pendiente del segundo addendum (Anexo 48).

La empresa PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC., presentó su "Estudio Técnico para la Concesión de 5 aeropuertos Peruanos" con fecha 18 de diciembre de 1998, el cual consta de 11 volúmenes, por razones de tamaño se presenta solo el resumen ejecutivo como Anexo en este Libro Blanco (Anexo 49), en las cajas de archivos enviadas a la COPRI se encuentra el informe completo.

5.5. ESTUDIO DE EVALUACION AMBIENTAL EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ – PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.

PRIMERA CONVOCATORIA.-

El Comité Especial de Aeropuertos en su sesión N° 060 del 17 de junio de 1999 mediante acuerdo N° 137-60-99 acordó llevar a cabo un Concurso por Invitación para la contratación de una empresa que efectúe un estudio de evaluación ambiental en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Se solicitó a COPRI mediante carta CEA-285-99 del 18 de junio de 1999 la aprobación de las Bases y sus anexos así como la lista corta de empresas a ser invitadas (Anexo 50), lo cual fue aprobado mediante oficio N° 1722/99/DE/COPRI del 1 de julio de 1999. Las empresas de dicha lista corta fueron las siguientes:

ITEM	EMPRESA
1	TECONEC E.I.R.L.
2	CORE PROBE INTERNATIONAL
3	CDM INTERNATIONAL INC. y/o ECOTEC
4	PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.
5	BIRK HILLMAN
6	ASOCIACIÓN GEOTECNIA CONSULTORES S.A. GC CONSULTORES GEOTECNICOS PERU SAC

El día 06 de julio de 1999 con carta CEA-312-99 (Anexo 51) se invitó a las empresas, insertas en la lista corta aprobada por COPRI, a participar en el concurso.

Presentaron credenciales en la fecha establecida las siguientes empresas:

ITEM	EMPRESA
1	TECONEC E.I.R.L.
2	PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.
3	ASOCIACIÓN GEOTECNIA CONSULTORES S.A. GC CONSULTORES GEOTECNICOS PERU SAC

Resultando aprobados todos y enviadas a cada uno de ellos su credencial de admisión.

El día 16 de agosto de 1999 conforme al cronograma se realizó el Acto de Recepción de Propuestas, el cual constaba de las siguientes partes:

Entrega de los Sobres N° 1, 2 y 3 y apertura y verificación de los Sobres 1 y 2.

Se recibieron los Sobres 1, 2 y 3 de las siguientes empresas:

ITEM	EMPRESA
1	PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.
2	ASOCIACIÓN GEOTECNIA CONSULTORES S.A. GC CONSULTORES GEOTECNICOS PERU SAC

En la verificación de los Sobres N° 1 y 2 se observó que la propuesta de ASOCIACIÓN GEOTECNIA CONSULTORES S.A. GC CONSULTORES GEOTECNICOS PERU SAC no estaba completa razón por la cual esta propuesta quedó invalidada.

En atención a que sólo quedó un postor hábil, el Comité anunció que el Concurso se declaraba desierto conforme al numeral 8.4.10 de las mencionadas Bases.

SEGUNDA CONVOCATORIA.-

Se solicitó a COPRI mediante carta CEA-447-A-99 del 23 de agosto de 1999 (Anexo 52) la aprobación de las Bases y sus anexos (Anexo 53) así como la lista corta de empresas a ser invitadas en la segunda convocatoria (Anexo 54), lo cual fue aprobado mediante oficio N° 2246A/99/DE/COPRI del 24 de agosto de 1999 (Anexo 55). Las empresas de dicha lista corta fueron las siguientes:

ITEM	EMPRESA
1	TECONEC E.I.R.L.
2	PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.
3	ASOCIACIÓN GEOTECNIA CONSULTORES S.A. GC CONSULTORES GEOTECNICOS PERU SAC

El día 25 de agosto de 1999 mediante carta CEA-456-99 se invitó a las empresas insertas en la lista corta aprobada por COPRI, a participar en el concurso (Anexo 56).

Cumpliendo con las fechas programadas en el cronograma (Anexo N° 2 de las Bases del Concurso) se realizó el día siete de setiembre de 1999 el Acto de Recepción de los Sobres N° 1, 2 y 3 de las tres (3) empresas invitadas. Las 3 empresas tenían conforme el primer sobre, mas en el segundo sobre de la empresa TECONEC EIRL se constató la omisión del documento requerido en el inciso d) del artículo 7.6.2.2, confiriéndole el plazo de cuarentiocho (48) horas para la subsanación. El Sobre N° 2 de las demás empresas estaba conforme.

Se convocó al acto de apertura del Sobre N° 3 y Otorgamiento de la Buena Pro a llevarse a cabo el día 14 de setiembre de 1999.

El día nueve de setiembre se reunieron en el local del Comité Especial de Aeropuertos, los miembros del Comité de Calificación conformado por el Dr. José Quelopana R., el Alm (r) Cristóbal Miletich S. y el Ing. Juan Manuel Calderon I.

Habiendo revisado la documentación presentada, los miembros del Comité dieron a conocer sus opiniones respecto a cada una de las presentaciones y en cada uno de los puntos tomados en cuenta para la calificación. Posteriormente

se asignaron los puntajes para cada ítem y se procedió a elaborar el cuadro resumen, el cual se presenta a continuación:

N°	Empresa	Calif. Técnica
1	TECONEC E.I.R.L.	83.000
2	PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.	98.000
3	ASOCIACIÓN GEOTECNIA CONSULTORES S.A. GC CONSULTORES GEOTECNICOS PERU SAC	78.000

El día 14 de setiembre de 1999 se realizó la apertura del Sobre N° 3 (oferta económica) y Otorgamiento de la Buena Pro, con los siguientes resultados:

N°	Empresa	Oferta Ec. (US\$)
1	TECONEC E.I.R.L.	79,000
2	ASOCIACIÓN GEOTECNIA CONSULTORES S.A. GC CONSULTORES GEOTECNICOS PERU SAC	66,189
3	PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.	90,000

Con los resultados de las calificaciones técnica y económica se procedió a hacer la evaluación final de las propuestas con los siguientes resultados:

N°	Empresa	Calif. Técnica	Calif. Econom.	Calif. Final
1	TECONEC E.I.R.L.	83.000	83.780	83.270
2	ASOCIACIÓN GEOTECNIA CONSULTORES S.A. GC CONSULTORES GEOTECNICOS PERU SAC	78.000	100.000	85.700
3	PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.	98.000	75.543	89.425

Con fecha 14 de setiembre de 1999, y teniendo en cuenta el resultado obtenido se adjudicó la buena pro a la empresa PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.

Con fecha 30 de setiembre de 1999 suscribieron el contrato respectivo la COPRI, en su calidad de contratante, PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC, en su calidad de contratado, con intervención de El COMITÉ ESPECIAL DE AEROPUERTOS (Anexo 57).

La empresa PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC. entregó su informe final en febrero del año 2000, el cual consta de 2 volúmenes. (Anexo 58).

6. PROMOCIÓN Y PUBLICIDAD

El proceso de concesión de los principales aeropuertos de la República, Lima, Arequipa, Cusco, Trujillo e Iquitos comenzó en el mes de abril de 1998, por lo que inmediatamente se dio inicio a las distintas etapas que comprendían:

- 1) Familiarización;
- 2) Recopilación y Revisión de Información / Diagnóstico y Valorización;
- 3) Modelo de Simulación Financiera;
- 4) Identificación Inicial de Inversionistas Interesados;
- 5) Diseño y Ejecución de la Estrategia de Promoción y Concesionamiento

En la Etapa de Identificación Inicial de Inversionistas Interesados se elaboró la Lista Larga, documento que contiene los datos de los operadores de aeropuertos más importantes del sector, así como también de entes relacionados, bancos de inversión, constructoras, embajadas, etc. Dicha lista contiene alrededor de 110 nombres, su finalidad es identificar a los posibles inversionistas interesados en el país y específicamente en el sector aeroportuario.

Desde el 18 de mayo de 1998, se inició la preparación del primer material de promoción del proceso, llamado Folleto Preliminar o "Teaser", el cual contiene información general del país y del proceso, y cuya finalidad es llamar la atención de los potenciales interesados. Dicho Folleto fue inicialmente elaborado tomando en cuenta la concesión de un paquete de cinco aeropuertos (Lima, Arequipa, Cuzco, Iquitos y Trujillo) y fue terminado en el mes de junio de 1998. Debido al cambio en la estructura de la concesión, se decidió no incluir los aeropuertos regionales, se elaboró una nueva versión del Folleto Preliminar, en el cual se incluyó solamente el aeropuerto Jorge Chávez. El mismo fue aprobado por el Comité Especial de Aeropuertos a finales del mes de octubre de 1998. El día 6 de noviembre de 1998 el Folleto fue enviado tanto por Courier como por correo electrónico a todos los potenciales inversionistas incluidos en la Lista Larga. (Anexo 59).

La etapa de Diseño y Ejecución de la Estrategia de Promoción y Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez , se inició la preparación del Memorándum de Información, en la que se recopila una serie de datos financieros sobre el aeropuerto (rentabilidad del negocio, proyecciones financieras actuales y futuras y de flujos de pasajeros, etc.) para ser entregada a los interesados en el proceso. Dicho Memorándum fue puesto a la orden de los potenciales inversionistas tanto directamente (se entregó en su versión impresa), como a través de una página Web en la Internet que fue creada para la promoción del proceso. En ambos casos se exigió como condición para recibir la información la firma de un acuerdo de confidencialidad por parte del adquirente. (Anexo 60)

A manera de hacer público el proceso se realizaron básicamente tres actividades:

- 1) Publicación del aviso en la prensa
- 2) Participación en Conferencias / Seminarios Internacionales
- 3) Gira Promocional o "Road Show"

- 1) Publicación del aviso en la Prensa

Se propuso un modelo de aviso para la prensa internacional, sin embargo el Comité Especial de Aeropuertos decidió publicarlo sólo en prensa local.

- 2) Participación en Conferencias / Seminarios Internacionales

Del 20 al 22 de julio de 1998 se inauguró la etapa pública de promoción del proceso en la Conferencia en Miami del "Latin American Airport Privatization Conference".

En dicha Conferencia se realizó una presentación del proceso en la que se hizo énfasis en la oportunidad de inversión, información general del país, indicadores demográficos y macro económicos, economía, clima de inversión, razones para invertir en los aeropuertos peruanos (en esta etapa todavía se pensaba dar en concesión los cinco aeropuertos en un solo paquete) y descripción de cada uno de los aeropuertos a ser entregados en concesión. Fue distribuido a los participantes de la Conferencia más de cien copias del Folleto Preliminar basado en el texto aprobado por el Comité describiendo el proceso y los aeropuertos. Al mismo tiempo se aprovechó la oportunidad para tener contacto directo con potenciales inversionistas y compañías relacionadas con el ramo aeroportuario.

El 10 de agosto de 1998 tuvo lugar el "Latin Air 98", en Buenos Aires, Argentina, donde también se presentó y describió las bondades de los aeropuertos y la oportunidad de inversión en el país.

El proceso también fue presentado en la Conferencia denominada "Global Airport Development 98" en la ciudad de Viena, Austria, los días 20 al 22 de octubre de 1998. En dicha Conferencia se buscó captar interés de parte de potenciales inversionistas y para captar la atención de Operadores europeos, ya que los Operadores americanos fueron cubiertos en las Conferencias anteriores.

3) Gira Promocional o "Road Show"

La Gira Promocional o "Road Show" es quizás la más importante de las estrategias para presentar y promocionar el proceso. Gracias al constante contacto que se mantuvo con los inversionistas desde el inicio, se elaboró una agenda en la que participaron los Operadores e Inversionistas más importantes del sector (para garantizar la transparencia se envió una invitación a todos los integrantes de la Lista Larga y se atendió a todo potencial inversionista para darle suficientes datos sobre el proceso). Para dicho evento, realizado desde el 17 hasta el 25 de febrero de 1999, y el cual cubrió Norte América y Europa, visitando ciudades como Pasadena, en California, New York, Madrid, París y Londres, se elaboró un documento de presentación en el que se explica el proceso y la modalidad escogida (Concesión). Dicho documento fue utilizado en las exposiciones del grupo a los interesados en el proceso. Al final de las presentaciones se respondieron las preguntas de los participantes y se elaboró un reporte con las diversas impresiones obtenidas de los mismos.

Luego de presentado el Road Show, se mantuvo un estrecho contacto con los diversos Operadores, respondiendo sus inquietudes y logrando de esta forma captar su atención en el proceso. Es así como se logró atraer a los Operadores Norteamericanos y Europeos más reconocidos, ya que se contó con un grupo de diez (10) Operadores que precalificaron. Es de hacer notar que se logró atraer a un grupo de Operadores que pocas veces, por no decir nunca, se han presentado juntos en un proceso de licitación de aeropuertos en América Latina. Este grupo es:

-
- British Airport Authority
 - YVR (Vancouver)
 - Flughafen Frankfurt Main
 - Aeroport de Montreal
 - AENA (España)
 - San Francisco
 - Vienna
 - Aeroport de Paris
 - Aeropuerto de Milan) y,
 - Aeropuerto de Zurich

Los dos últimos se retiraron, debido a problemas internos en su empresa.

Se adjunta al presente Libro Blanco (Anexo 61), una recopilación de notas periodísticas emitidas durante el proceso de concesión.

7. SUBASTA

7.1. DEL PROCESO DE CONCESIÓN

A continuación se describe el proceso para la entrega en concesión al sector privado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

El Comité elaboró un cronograma inicial, el cual constaba de las siguientes actividades:

- 1. Convocatoria**
- 2. Venta de Bases**
- 3. Consultas sobre las Bases**
- 4. Entrega del Primer Proyecto de Contrato de Concesión**
- 5. Sugerencias al Proyecto del Contrato de Concesión**
- 6. Respuesta a las Consultas sobre las Bases**
- 7. Apertura de la Sala de Datos**
- 8. Presentación Documentos Precalificación**
- 9. Anuncio de Postores Precalificados**
- 10. Presentación de Credenciales para Calificación**
- 11. Comunicación del Resultado de la Evaluación de las Credenciales**

-
12. Subsanación de Credenciales
 13. Comunicación de Postores Calificados
 14. Presentación Versión Final del Contrato
 15. Presentación de los Sobres N°1, N°2 y N°3
 16. Revisión Sobre N° 1
 17. Comunicación Observaciones Sobre N°1
 18. Subsanación de Observaciones al Sobre N°1
 19. Comunicación Resultado Sobre N°1
 20. Evaluación y Calificación del Sobre N°2
 21. Comunicación Resultado Sobre N°2
 22. Apertura Sobre N°3 - Buena Pro
 23. Período de Transición
 24. Fecha de Cierre

A continuación se describen cada una de ellas:

7.1.1. Convocatoria

La convocatoria se realizó con avisos publicados en los siguientes diarios de la capital y en las siguientes fechas:

Martes 25 de mayo de 1999 – El Comercio, El Peruano y Gestión.

Miércoles 26 de mayo de 1999- El Comercio, El Peruano y Gestión

Jueves 27 de mayo de 1999 – Expreso, La República y Síntesis

En ellos se indicaba a los interesados el inicio de la venta de bases, el precio de las mismas, así como una fecha tentativa para la entrega de los Sobres 1, 2 y 3.

Se presentan copia de los avisos publicados (Anexo 62).

7.1.2. Venta de Bases

Las Bases para la Licitación Pública Internacional se pusieron a la venta desde el miércoles 26 de mayo de 1999 hasta el lunes 26 de julio de 1999 en el horario de 10:00 a 13:00 y de 14:30 a 16:00 horas en las oficinas del Comité Especial de Aeropuertos.

El precio de las Bases fue de US\$ 10,000.00 (diez mil y 00/100 dólares americanos) incluido IGV, pagaderos sólo con cheque bancario de gerencia de un banco local girado a la orden de CORPAC S.A., siendo necesario adquirir las Bases para participar en la Licitación.

En el plazo definido para la venta de Bases, se vendieron 17 Bases. Las empresas que compraron fueron las siguientes:

- ACS Actividades de Construcción y Servicios S.A./ SAN FRANCISCO INTERNATIONAL AIRPORT y Otros
- RANSA COMERCIAL S.A.
- COSAPI S.A.
- OGDEN CENTRAL AND SOUTH AMERICA INC.
- CONSORCIO INMOBILIARIO LOS PORTALES S.A.
- MITSUI & Co. Ltd./BAA International Ltd.
- GRUPO DRAGADOS y Otros
- THOMSON-CSF/MANCHESTER AIRPORT PLC
- AEROCONTINENTE S.A.
- CALMAQUIP GROUP
- CONSORCIO SASA
- AEROPORT DE PARIS MANAGEMENT, GROUPE GTM, TRACTEBELL, GRAÑAY MONTERO Y SAIE
- SERLIPSA CORPORACION S.A.
- Concesiones de Infraestructura de Transporte S.A. y Otros (CINTRA S.A.)
- AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A.
- CORPORACION UNIDA S.A.
- SACYR S.A. y Otros

7.1.3. Consultas sobre las Bases

El plazo inicial para consultas sobre las Bases fue de 124 días, desde el jueves 27 de mayo de 1999 hasta el lunes 27 de setiembre de 1999.

7.1.4. Entrega del Primer Proyecto de Contrato de Concesión

Se entregó el primer proyecto del contrato de concesión a los postores con el objeto que presenten sus sugerencias; el día 08 de junio de 1999.

7.1.5. Sugerencias al Proyecto del Contrato de Concesión

Hubieron cuatro (4) versiones preliminares del contrato antes de la versión final. Dichas versiones se redactaron tomando en consideración las sugerencias formuladas por los postores que se consideraron pertinentes.

Cabe indicar que las versiones se elaboraron en coordinación con la COPRI.

7.1.6. Respuesta a las Consultas sobre las Bases

Se absolvieron las consultas sobre las Bases, formuladas por los postores, mediante circulares.

Se emitieron 45 circulares a lo largo de todo el proceso, las cuales contenían las respuestas a las consultas efectuadas, además de comunicaciones emitidas por el Comité, se adjuntan todas las circulares (Anexo 63).

Según el cronograma inicial las consultas podían ser formuladas hasta el 27/09/99.

7.1.7. Apertura de la Sala de Datos

a. Antecedentes.-

En el mes de agosto de 1998, el CEA recibió un listado de información muy detallada y por áreas específicas (finanzas, contabilidad, infraestructura, administración, etc.) que debería ser recopilada para ser mostrada a los postores durante el proceso de Due Dilligence.

Dicha información fue solicitada a cada uno de los gerentes de CORPAC, la cual fue remitida sin orden alguno. Personal del Comité Especial de Aeropuertos realizó la meticulosa labor de desagregar la información según un índice de temas sugerido por el Banco de Inversión y los asesores legales del CEA, así como solicitar información pendiente de entrega.

A la vez, según la propuesta técnica del Banco de Inversión, en el mes de enero de 1999, se inició el diseño de un página web, conteniendo un resumen del proyecto de concesión, el índice de información del Data Room y las Bases de esta concesión. Dicho web contenía una clave de acceso que fue dado únicamente a aquellos representantes de empresas que compraron las Bases de Concesión.

b. Instalación de las oficinas del Data Room.-

A mediados de enero de 1999 se inició el levantamiento físico de las instalaciones del Data Room en el Edificio OACI, llamado así por ser la ubicación de dicho organismo internacional. Debido a que se contaba con un ambiente reducido, se habilitó dos espacios más para contar con ambientes de trabajo más amplios.

La instalación del Data Room requirió de las siguientes actividades relevantes:

- Solicitudes de muebles ,equipos de oficina y útiles de escritorio ante la GAI (Gerencia del Aeropuerto Internacional).
- Tarrajeo y pintado de las paredes.
- Rehabilitación y limpieza de espacios.
- Reparación y remodelación de servicios higiénicos: presión de agua, limpieza, cambio de mayólicas, etc.
- Alfombrado de pisos de las oficinas y ambientes de trabajo.
- Instalación de equipos informáticos: hardware y software comercial.
- Reparación e instalación de artefactos de iluminación y servicios de telefonía fija.
- Decoración de los ambientes de trabajo y recepción de postores.
- Disposición de los muebles y equipos para una mejor distribución del área de trabajo.

Así mismo, se contrató los servicios de dos asistente para apoyar la atención de los grupos postores. Se diseñaron formatos de confidencialidad de la información, de solicitud de fotocopias, de entrevistas, entre otros (dicha documentación está contenida en las Bases de la Licitación).

c. Organización de la información del Data Room.-

La documentación enviada por las gerencias del Aeropuerto Jorge Chávez a mediados de 1998 se revisó nuevamente en enero de 1999 para verificar algún faltante o, en su caso, solicitar documentación actualizada. Así se continuó solicitando mayor información tanto en formato electrónico como en documentos impresos.

Los temas más difíciles de documentar fueron los relacionados con contabilidad y finanzas, debido a que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, dado que es el principal del país, consolida rubros contables, personal, infraestructura, sistemas informáticos y otros recursos que corresponden a los aeropuertos y aeródromos de provincias pero que se centralizan en Lima.

Toda la documentación recibida fue archivada. Se fotocopió un juego completo de la misma para uso y consulta de los postores. Además, se recopiló información menos relevante como folletos y trípticos turísticos y revistas de actualidad política y económica.

Utilizando el índice de temas de información remitido por el Banco de Inversión, se procedió a clasificar ésta según los siguientes campos:

Codificación de la información.- define una clasificación diseñada por el administrador del Data Room.

Sección.- define el tipo de información que contiene el documento: contable, técnica, administrativa, de aspectos ambientales, por ejemplo.

Sub - sección y Tema.- describen el contenido del documento.

Comentarios.- muestra cualquier observación relevante sobre el documento, sin que sea necesaria su revisión.

Responsable.- indica la gerencia, jefatura, institución, etc. que brindó la documentación y a la cual pudiesen remitirse los grupos postores en caso de solicitar mayor información.

d. Apertura y uso del Data Room.-

La Sala de Datos (Data Room) inició sus servicios a fines de julio de 1999. Los primeros días se presentaron grupos postores locales, los cuales solicitaron información general. Con el transcurso de las semanas, comenzaron a venir grupos extranjeros, los cuales solicitaron copias completas de toda la documentación del Data Room.

Respecto a las entrevistas, se elaboró un listado del personal de Corpac con sus respectivos anexos telefónicos para coordinar las mismas. Las entrevistas también se concertaron mediante un formato impreso, solicitando el día, hora y persona a la que se deseaba entrevistar.

Toda entrevista a concertarse debía ser centralizada por el administrador del Data Room. Así mismo, cualquier información adicional que el personal entrevistado de Corpac brinde a los postores, debía ser enviada al Data Room y esta oficina se encargaría de entregarla al postor correspondiente.

Así, hubo mucha información adicional que se recibió y fue motivo para enviar comunicados a todos los postores indicando que estaba

disponible documentación nueva y actualizada. Ello favoreció a la transparencia del proceso de due diligence.

En otras ocasiones, los postores solicitaban visitar la planoteca de Corpac. Para ello, se coordinaba previamente con personal de la Gerencia de Infraestructura, indicando cuándo un grupo de postores iba a revisar los planos del aeropuertos.

Respecto a las visitas a instalaciones y equipos del aeropuerto, éstas se coordinaban directamente con la secretaria del Secretario Técnico del Comité Especial de Aeropuertos, la cual coordinaba con personal de la Gerencia de Seguridad para contar con un guía y el uso de vehículos para el transporte de los postores.

A la par con todas las actividades antes descritas, se mantuvo mucha comunicación vía correo electrónico con los representantes legales de los consorcios. Se utilizó este medio para facilitar los procedimientos de concertación de entrevistas, visitas y solicitudes de documentación.

Las compañías que solicitaron documentación del Data Room, entrevistas y visitas, fueron:

1. ACS Actividades de Construcción y Servicios S.A. San Francisco International Airport
2. Ransa Comercial S.A.
3. Cosapi S.A
4. Ogden Central and South America Inc.
5. Consorcio Inmobiliario Los Portales S.A.
6. Mitsui & Co., Ltd / BAA International Ltd.
7. Grupo Dragados y Otros
8. Consorcio SASA
9. Aeroport de Paris Management, Group GTM, Tractebell, Graña y Montero y SAIE
10. Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y Otros (Cintra S.A. y otros)

-
11. Aena Servicios Aeronáuticos S.A.
 12. Serlipsa Corporación S.A.
 13. SACYR S.A. y Otros

El Data Room cerró sus puertas el 30 de octubre del 2000.

7.1.8. Presentación Documentos Precalificación

La presentación de la documentación para la precalificación se llevaba a cabo en las oficinas del Comité dentro de un plazo de 63 días, del martes 1 de junio de 1999 al lunes 6 de agosto de 1999.

Los requisitos de Precalificación fueron los siguientes:

- Sólo Personas jurídicas o Consorcios integrados por Personas jurídicas podrán participar como Postores en la Licitación.
- Para ser declarado Postor Precalificado, la Persona jurídica o un integrante del Consorcio deberá ser Adquirente.
- El Postor deberá proporcionar información respecto a los asuntos que se detallan a continuación, la que tendrá el carácter de declaración jurada:

Información Relevante sobre Experiencia

- Experiencia en la Explotación de terminales de pasajeros de aeropuertos e infraestructura complementaria (estacionamiento, vías de acceso, etc.),
- Experiencia en la operación y el mantenimiento de servicios de apoyo en tierra a aeronaves comerciales.
- Experiencia en la operación y el mantenimiento de instalaciones para el manejo y almacenaje de carga aérea, con un movimiento anual, no menor, de 120,000 toneladas.

-
- Experiencia en el mantenimiento de plataformas y pistas, calles de rodaje y toda otra infraestructura de aeropuerto.
 - Número de aeropuertos y volumen de pasajeros y de carga de dichos aeropuertos, señalando actividades aeronáuticas y/o no aeronáuticas desarrolladas directamente, identificando los servicios que presta y el volumen promedio anual de ingresos por dichos servicios.
 - Experiencia en la Explotación de uno o más aeropuertos o terminales de primera categoría con un total no menor de nueve millones (9'000,000) de pasajeros anuales y que incluyan aeropuertos nacionales e internacionales. Por lo menos uno de los aeropuertos o terminales deberá tener un movimiento anual igual o superior a los siete millones (7'000,000) de pasajeros.
 - Experiencia en el mantenimiento y mejora de los estándares de seguridad de conformidad con los requisitos establecidos por la OACI y la FAA.
 - Experiencia en la ejecución de planes maestros (aeropuertos en los que opera el Postor/Operador Principal o en los que es socio operador);
 - Otros antecedentes relevantes que el Postor estime convenientes.

Requisitos Financieros de Precalificación

- El Operador Principal, y cada uno de los integrantes del Consorcio (si lo hay) con una participación igual o superior al quince por ciento (15%) del capital suscrito de la Sociedad, deberán evidenciar capacidad financiera a los niveles indicados, de por lo menos una de las siguientes empresas:

	MOODY'S	STANDARD & POORS
Calificación de deuda a Largo plazo	BAA3 ó superior	BBB+ ó superior
Calificación de deuda a Corto plazo	P3 ó superior	A3 ó superior

- Las empresas que no sean calificadas por Moody y Standard & Poors, deberán presentar una carta de referencia emitida por un Banco Extranjero de Primera Categoría, señalado en el Anexo N° 2(a), que señale el nivel comparable con las calificaciones antes señaladas.
- Los Postores constituidos en el Perú, alternativamente y a su elección, podrán evidenciar su capacidad financiera en el nivel de calificación crediticia "0" (cero), de acuerdo a las directrices señaladas en la Resolución SBS N° 572-97 del 20 de Agosto de 1997.
- Para tal efecto deberán obtener una certificación emitida por la Superintendencia de Banca y Seguros o por cualquiera de las Empresas Bancarias señaladas en el Anexo 2 (b), que posean en su cartera el 80% o más de las deudas comerciales asumidas por los postores. La mencionada certificación no podrá tener una antigüedad mayor a treinta días a la fecha de presentación de la documentación correspondiente a los Requisitos de la Precalificación.

7.1.9. Anuncio de Postores Precalificados

El Comité comunicaba a cada Postor del resultado de la precalificación a los diez (10) días de recibida la documentación para dicho efecto, además se informó a los Postores mediante Circular N° 014-99-CEA que la lista de Postores Precalificados se encontraba publicada en el Data Room, a partir del día 20 de agosto de 1999 a las 9:00 horas, además de anexarle a dicha circular una lista con los nombres de los Postores Precalificados.

De las 17 bases vendidas, presentaron documentos de precalificación 10 Postores, precalificandose a todos los que presentaron documentación.

La siguiente es la lista de los postores Precalificados:

1. *ACTIVIDADES DE CONSTRUCCION Y SERVICIOS (ACS) – SAN FRANCISCO INTERNATIONAL AIRPORT*
2. *YVR AIRPORT SERVICES LTD. (AEROPUERTO DE VANCOUVER) – RANSA COMERCIAL S.A. – MITSUBISHI CORPORATION – INVERSIONES CENTENARIO S.A.A. – SKANSKA BOT AB – JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A.*
3. *AEROPUERTO DE FRANKFURT (FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN AG) – BECHTEL ENTERPRISES INTERNATIONAL LTD. – COSAPI S.A.*
4. *AEROPUERTO DE MILAN (SOCIETA ESERCIZI AEROPORTUALI P.A.) – OGDEN CENTRAL AND SOUTH AMERICA, INC. – SANDOVAL S.A.*
5. *BRITISH AIRPORT AUTHORITY INTERNATIONAL LTD. (BAA) – MITSUI & CO. LTD. – SNC LAVALIN INTERNATIONAL INC. – MINSUR S.A. – RIMAC INTERNACIONAL COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS*
6. *AEROPORTS DE PARIS/AEROPORTS DE PARIS MANAGEMENT (ADP) – GROUPE GTM – TRACTEBEL – GRAÑA Y MONTERO – SAEI SOCIEDAD ANDINA DE INVERSIONES EN ELECTRICIDAD*
7. *ZURICH AIRPORT – SERLIPSA CORPORACION S.A.A. – CONSORCIO INMOBILIARIO LOS PORTALES – SWISSPORT*
8. *AEROPORTS DE MONTREAL INTERNACIONAL INC. – CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE S.A.*
9. *AENA SERVICIOS AEROPORTUARIOS S.A., SOCIEDAD UNIPERSONAL (ANSA)*
10. *AIRPORT CONSULTING VIENNA – FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. – AGENCIAS UNIVERSALES S.A. – SACYR S.A.*

7.1.10. Presentación de Credenciales para Calificación

La presentación de credenciales para calificación se realizó el día 22 de setiembre de 1999 en las instalaciones del Centro de Entrenamiento Aeronáutico, ante Notario Público y miembros del Comité.

Se dio inicio al acto leyendo la relación de los Postores Precalificados y asignándoles a cada uno de ellos, en orden correlativo, un número representado por un bolo que fue introducido en un ánfora.

Se presentaron sólo 9 Postores de los 10 Precalificados.

Enseguida se procedió a extraer al azar uno a uno dichos bolos convocándolos para que efectúen la entrega de Credenciales y comprobar que se hayan presentado todos los documentos, se obtuvieron los siguientes resultados (el orden a continuación es el que se usó para la presentación de documentos):

1. *CONSORCIO AEROPUERTO DE MILAN (SOCIETA ESERCIZI AEROPORTUALI P.A.) – OGDEN CENTRAL AND SOUTH AMERICA, INC. – SANDOVAL S.A.*
2. *CONSORCIO AEROPUERTO DE FRANKFURT (FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN AG) – BECHTEL ENTERPRISES INTERNATIONAL LTD. – COSAPI S.A.*
3. *CONSORCIO ACTIVIDADES DE CONSTRUCCION Y SERVICIOS (ACS) – SAN FRANCISCO INTERNATIONAL AIRPORT*
4. *CONSORCIO AIRPORT CONSULTING VIENNA – FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. – AGENCIAS UNIVERSALES S.A. – SACYR S.A.*
5. *CONSORCIO BRITISH AIRPORT AUTHORITY INTERNATIONAL LTD. (BAA) – MITSUI & CO. LTD. – SNC LAVALIN INTERNATIONAL INC. – MINSUR S.A. – RIMAC INTERNACIONAL COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS*
6. *CONSORCIO AEROPORTS DE PARIS/AEROPORTS DE PARIS MANAGEMENT (ADP) – GROUPE GTM – TRACTEBEL – GRAÑA Y MONTERO – SAEI SOCIEDAD ANDINA DE INVERSIONES EN ELECTRICIDAD*
7. *CONSORCIO YVR AIRPORT SERVICES LTD. (AEROPUERTO DE VANCOUVER) – RANSA COMERCIAL S.A. – MITSUBISHI CORPORATION – INVERSIONES CENTENARIO S.A.A. – SKANSKA BOT AB – JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A.*
8. *CONSORCIO AEROPORTS DE MONTREAL INTERNACIONAL INC. – CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE S.A.*
9. *AENA SERVICIOS AEROPORTUARIOS S.A., SOCIEDAD UNIPERSONAL (ANSA)*

Únicamente el *CONSORCIO AEROPORTS DE PARIS/AEROPORTS DE PARIS MANAGEMENT (ADP) – GROUPE GTM – TRACTEBEL – GRAÑA Y MONTERO – SAEI SOCIEDAD ANDINA DE INVERSIONES EN ELECTRICIDAD* omitió adjuntar el Contrato de Transferencia de Tecnología, el mismo que debía ser subsanado dentro del plazo establecido en las Bases. Todos los demás presentaron la documentación completa.

Luego para finalizar el acto se procedió a dar lectura al acta correspondiente (Anexo 64) procediendo a suscribirla, por los miembros integrantes del Comité Especial y por los representantes legales de los consorcios participantes.

7.1.11. Comunicación del Resultado de la Evaluación de las Credenciales

Con intervención de los asesores financieros Morgan Grenfell & Co. Limited se procedió a la calificación de las Credenciales, con los siguientes resultados:

El COMITÉ observó lo siguiente:

▪ **OBSERVACIONES A LAS CREDENCIALES PRESENTADAS POR EL CONSORCIO CONFORMADO POR:**

BAA INTERNATIONAL LIMITED, MITSUI & CO. LTD., MINSUR S.A., RIMAC INTERNATIONAL COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, COMMONWEALTH DEVELOPMENT CORPORATION y SNC-LAVALIN INTERNATIONAL INC.

Observaciones de carácter legal:

- Presentar en original el contrato de transferencia de tecnología en español (se encuentra en inglés). Asimismo se deberá subsanar las siguientes observaciones:

- No establece con precisión los siguientes elementos que las circulares establecen como requisitos mínimos para la calificación:
 - (i) que se trata de un contrato de transferencia de tecnología que se otorga de manera irrestricta y de forma irrevocable;
 - (ii) que su duración es igual a la Vigencia de la Concesión.
- Adicionalmente deberá establecerse, en dicho contrato, el compromiso de quien transfiere la tecnología, que en la eventualidad que se requiera un número mayor de personas, éstas serán destacadas al Perú.

Observaciones de carácter Financiero:

- Se deberá indicar el nombre de las cinco empresas más importantes, basado en el volumen de ingresos y activos, que componen el Estado Financiero Consolidado presentado en las Credenciales Consorcio (de acuerdo a la aclaración efectuada en la circular N° 025-99-CEA del 27 de setiembre de 1999), de los siguientes integrantes del:

- MITSUI & CO. LTD
- BAA INTERNATIONAL LIMITED
- SNC- LAVALIN INTERNATIONAL INC.
- COMMONWEALTH DEVELOPMENT CORPORATION.

- **OBSERVACIONES A LAS CREDENCIALES PRESENTADAS POR EL CONSORCIO ADL, CONFORMADO POR:**

AIRPORT CONSULTING VIENNA, CONSORCIO INMOBILIARIO LOS PORTALES, FOMENTO DE CONTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. y SACYR S.A.

Observaciones de carácter legal:

- 1.- Presentar en original y en español el contrato de transferencia de tecnología (se encuentra en inglés). Asimismo se deberá subsanar las siguientes observaciones:

- No se establece que las licencias de tecnología se otorgan de manera irrestricta.
- El Contrato no determina las características técnicas, ni la permanencia en el Perú de los empleados que se encargarán de brindar la asistencia técnica en el Perú.

- El Contrato no establece que el Operador está obligado a utilizar ostensiblemente todas las marcas y nombres comerciales cuya licencia le otorgue la empresa matriz a través del Contrato.
- Adicionalmente deberá establecerse el compromiso de quien transfiere la tecnología, que en la eventualidad que se requiera un número mayor de personas, éstas serán destacadas al Perú.

2.- El poder que otorga AIRPORT CONSULTING VIENNA a Johan Frank no contiene las facultades establecidas en el punto 2.2.1.3 de las Bases ni la de nombrar representante legal común del Consorcio, conforme a lo establecido en la respuesta a la Consulta 10 de la circular 021-99-CEA.

3.- Aclarar la composición accionarial de AIRPORT CONSULTING VIENNA, en referencia al Formulario 4, Anexo 3.

Observaciones de carácter Financiero:

Se deberá indicar el nombre de las cinco empresas más importantes, basado en el volumen de ingresos y activos, que componen el Estado Financiero Consolidado presentado en las Credenciales Consorcio (de acuerdo a la aclaración efectuada en la circular N° 025-99-CEA del 27 de setiembre de 1999), de los siguientes integrantes del Consorcio:

- FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A.
 - LOS PORTALES S.A.
 - AIRPORT CONSULTING VIENNA
 - SACYR S.A.
- **OBSERVACIONES A LAS CREDENCIALES PRESENTADAS POR EL CONSORCIO CSAP, CONFORMADO POR:**

SOCIETÁ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
(Aeropuerto de Milan), OGDEN CENTRAL AND SOUTH AMERICA,
INC. y SANDOVAL S.A..

Observaciones de carácter legal:

- 1.- Falta designar a los Inversionistas Estratégicos en el Formulario 4, Anexo 3, de conformidad con lo establecido en la primera aclaración contenida en la Circular N° 020-99-CEA.

Observaciones de carácter financiero

- 1.- El capital social de Sandoval S.A. presentado en los Estados Financieros aparenta ser inadecuado para soportar una participación del 30% en el Consorcio. Solicitamos que se demuestre como Sandoval S.A. aportará su parte del capital mínimo (US \$ 30 millones) en la Sociedad Concesionaria.

- 2.- Se deberá indicar el nombre de las cinco empresas más importantes, basado en el volumen de ingresos y activos, que componen el Estado Financiero Consolidado presentado en las Credenciales Consorcio (de acuerdo a la aclaración efectuada en la circular N° 025-99-CEA del 27 de setiembre de 1999), de los siguientes integrantes del Consorcio:

- SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
- OGDEN CENTRAL AND SOUTH AMERICA, INC.

▪ OBSERVACIONES A LAS CREDENCIALES PRESENTADAS POR EL CONSORCIO CONFORMADO POR:

FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN A.G., BECTHEL ENTERPRISES INTERNATIONAL LTD y COSAPI S.A.

Observaciones de carácter legal:

- 1.- Falta copia legalizada del documento constitutivo de FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN A.G.

2.- Presentar la carta original del Compromiso de Confidencialidad del Banco ABN-AMRO.

▪ **OBSERVACIONES A LAS CREDENCIALES PRESENTADAS POR EL CONSORCIO PUERTA AEREA CONFORMADO POR:**

ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS, COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS S.A., SFO PERU, LLC., SERLIPSA CORPORACIÓN S.A. y A & F WIESE S.A.

Observaciones de carácter legal:

1. A y F Wiese debe acreditar que su auditor financiero está inscrito en el RUNSA, de conformidad con lo establecido en la respuesta a la consulta N° 14 de la Circular 0024-99-CEA.
2. El Asesor Técnico del consorcio tiene que presentar el original de la carta de Compromiso de Confidencialidad, de conformidad con lo establecido en la respuesta a la consulta N° 77 de la Circular N° 009-99-CEA.
3. Contrato Irrevocable de Transferencia de Tecnología, Licencia y Supervisión celebrado entre San Francisco International Airport y SFO Perú, LLC., no determina las características técnicas, ni la permanencia en el Perú de los empleados que se encargarán de brindar la asistencia técnica en el Perú.

Observaciones de carácter financiero:

1. Se deberá indicar el nombre de las cinco empresas más importantes, basado en el volumen de ingresos y activos, que componen el Estado Financiero Consolidado Consorcio (de acuerdo a la aclaración efectuada en la circular N° 025-99-CEA del 27 de setiembre de 1999) presentado por ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS en las Credenciales.

2.- SERLIPSA ha omitido adjuntar las Memorias para los años 1996-1997.

▪ **OBSERVACIONES A LAS CREDENCIALES PRESENTADAS POR EL CONSORCIO CONFORMADO POR**

YVR AIRPORT SERVICE LTD., MITSUBISHI CORPORATION., RANSA COMERCIAL S.A., SKANSKA BOT AB., JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. y INVERSIONES CENTENARIO S.A.A.

Observaciones de carácter legal:

1.- Falta designar a los Inversionistas Estratégicos en el Formulario 4, Anexo 3, de conformidad con lo establecido en la primera aclaración contenida en la Circular N° 020-99-CEA.

2.- Con relación al Formulario N° 4 Anexo 3 :

2.1. Aclarar la vinculación entre Vancouver Airport Enterprise Limited y Vancouver International Airport, ya que se consigna que Vancouver International Airport es la empresa Matriz de YVR y que su único accionista es Vancouver Airport Enterprise Limited.

2.2. Aclarar la vinculación entre SKANSKA AB y SKANSKA PROJEKTUTVECKILING Y FASTIGHETER AB, ya que se consigna que SAKANSKA AB es la empresa Matriz de SKANSKA BOT AB y que su único accionista es SAKANSKA SKANSKA PROJEKTUTVECKILING Y FASTIGHETER AB.

3.- MITSUBISHI: falta presentar el documento constitutivo de la empresa (pacto social, constitución de la sociedad), con la respectiva traducción, de conformidad con lo establecido en la respuesta a la consulta 62 de la Circular N° 009-99-CEA.

En lo referente a los estatutos de esta empresa, deberán adjuntar el original o copia legalizada de los mismos.

- 4.- SKANSKA BOT AB: falta presentar el documento constitutivo de la empresa (pacto social, constitución de la sociedad), con la respectiva traducción, de conformidad con lo establecido en la respuesta a la consulta 62 de la Circular N° 009-99-CEA. Sólo han presentado el estatuto de la misma.

Observaciones de carácter financiero:

- 1.- SKANSKA BOT AB no ha acreditado la vinculación con su matriz. Solicitamos se haga una mejor declaración en el Anexo 4, formulario 6, además de la Declaración Jurada respectiva.
- 2.- JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. debe acreditar que su auditor financiero está inscrito en el RUNSA, de conformidad con lo establecido en la respuesta a la Consulta N° 14 de la Circular 0024-99-CEA.
- 3.- Se deberá indicar el nombre de las cinco empresas más importantes, basado en el volumen de ingresos y activos, que componen el Estado Financiero Consolidado Consorcio (de acuerdo a la aclaración efectuada en la circular N° 025-99-CEA del 27 de setiembre de 1999) presentado por SKANSKA BOT AB en las Credenciales.

▪ **OBSERVACIONES A LAS CREDENCIALES PRESENTADAS POR EL CONSORCIO CONFORMADO POR**

GRAÑA Y MONTERO S.A.A., SOCIEDAD ANDINA DE INVERSIONES DE ELECTRICIDAD S.A., CORPORACION FINANCIERA DE INVERSIONES S.A.A., AEROPORT DE PARIS MANAGEMET, GROUPE GTM y TRACTEBEL ENGINEERING INTERNATIONAL S.A.

Observaciones de carácter legal:

- 1.- Han omitido presentar el contrato de transferencia de tecnología, de acuerdo a lo establecido en la Circulares N°s. 007-99-CEA y 008-99-CEA y sus modificatorias.
- 2.- TRACTEBEL debe acompañar copia legalizada del documento constitutivo de la empresa, debidamente traducido, y el original o copia legalizada de sus estatutos.
- 3.- ADP MANEGEMENT debe presentar original o copia legalizada del documento constitutivo de la empresa, debidamente traducido.
- 4.- GROUPE GTM. Debe presentar el original del formulario N° 2 del Anexo 3 con firma legalizada.
- 5.- GRAÑA Y MONTERO S.A.A. debe presentar el testimonio o copia legalizada de la Escritura de Adecuación del Pacto Social y Estatutos, de conformidad con lo establecido en la respuesta la Consulta N° 28 de la Circular 0021-99.-CEA.
- 6.- Formulario 3, Anexo 3, debe acompañarse un único formulario firmado por el Representante Legal común y por los Representantes Legales de cada integrante del Consorcio.
- 7.- Han omitido presentar la Declaración Jurada de Confidencialidad del Asesor Financiero, de conformidad con lo establecido en la respuesta a la consulta N° 77 de la Circular N° 009-99-CEA.

Observaciones de carácter financiero:

- 1.- Formulario N° 6 Anexo 3 deberá presentarse en un único formulario firmado por el Representante Legal Común y por los Representantes Legales de cada integrante del Consorcio.

2.- No han presentado las memorias anuales de AEROPORT DE PARIS MANAGEMET, GROUPE GTM y de TRACTEBEL ENGINEERING INTERNATIONAL S.A..

3.- SOCIEDAD ANDINA DE INVERSIONES DE ELECTRICIDAD S.A. debe presentar los Estados Financieros auditados del año 1996. En caso de no contar con ellos, deberá presentar los de su empresa vinculada.

4.- AEROPORT DE PARIS MANAGEMET debe indicar a quién corresponde los estados financieros que ha presentado.

5.- Se deberá indicar el nombre de las cinco empresas más importantes, basado en el volumen de ingresos y activos, que componen el Estado Financiero Consolidado Consorcio (de acuerdo a la aclaración efectuada en la circular N° 025-99-CEA del 27 de setiembre de 1999) presentado por GROUPE GTM en las Credenciales.

▪ **OBSERVACIONES A LAS CREDENCIALES PRESENTADAS POR EL CONSORCIO CONFORMADO POR:**

CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE S.A. y AEROPORTS DE MONTREAL INTERNATIONAL INC.

Observaciones de carácter legal:

1.- Contrato de Transferencia de Tecnología, se observa lo siguiente:

Este Contrato hace referencia expresa en su artículo 5.1 a que no se otorga ningún derecho a terceros respecto de las obligaciones de las partes conforme al contrato. Esta expresión debe eliminarse para evitar que se considere un consentimiento tácito para que se dé por terminada la asistencia técnica durante la Vigencia de la Concesión.

No se establece que las licencias de tecnología se otorgan de manera irrestricta.

El Contrato no determina las características técnicas, ni la permanencia en el Perú de los empleados que se encargarán de brindar la asistencia técnica en el Perú.

Deberá presentar en original y debidamente subsanadas las observaciones.

- 2.- El poder del representante legal de Cintra y del Aeropuerto de Montreal no contienen la facultad de designar al representante legal común del Consorcio.
- 3.- El poder del Representante Legal Común del Consorcio no contiene las facultades establecidas en el numeral 2.2.1.3. de las Bases, debiendo ratificar el acto correspondiente a la presentación de los requisitos de Precalificación (Consulta No. 15 de la Circular No. 05-99-CEA). El nuevo documento en el que conste las facultades del Representante Legal Común deberá ratificarse, a su vez, todos los actos realizados y documentos suscritos por el mencionado Representante Legal Común.
- 4.- Han omitido presentar el Acuerdo de Confidencialidad de los asesores, tanto legal como financiero, de acuerdo a la consulta No. 12 de la Circular 021-99-CEA

Observaciones de carácter financiero:

- 1.- Se deberá indicar el nombre de las cinco empresas más importantes, basado en el volumen de ingresos y activos, que componen el Estado Financiero Consolidado presentado Consorcio (de acuerdo a la aclaración efectuada en la circular N° 025-99-CEA del 27 de setiembre de 1999), en las Credenciales, por:

- CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE S.A. - AEROPORTS DE MONTREAL
INTERNATIONAL INC.

2.- Los ratios de endeudamiento de AEROPORTS DE MONTREAL
INTERNATIONAL INC.- ADMI- se encuentran en su capacidad
máxima. Explicar en mayor detalle las medidas que tomará ADMI
para fortalecer su posición.

▪ **OBSERVACIONES A LAS CREDENCIALES PRESENTADAS POR
EL CONSORCIO AEROPUERTO LIMA 2000 CONFORMADO POR:**

AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A., UNION FENOSA
DESARROLLO Y ACCION, GRUPO DRAGADOS S.A. y CESEL S.A.

Observaciones de carácter legal:

- 1.- AENA Servicios Aeronáuticos S.A. deberá presentar el Testimonio de Escritura Pública de Constitución de EMAER, hoy AENA Servicios Aeronáutico SA.
- 2.- GRUPO DRAGADOS S.A. Debe acompañar el documento constitutivo de la sociedad (Pacto Social).
- 3.- UNION FENOSA DESARROLLO Y ACCION S.A. falta presentar el Testimonio de la Escritura Pública de la Constitución de la Empresa.
- 4.- Han omitido presentar el compromiso de confidencialidad correspondiente a los Asesores Financieros del Consorcio, de acuerdo a la consulta No. 12 de la Circular 021-99-CEA.
- 5.- El contrato de transferencia de tecnología no establece el término durante el cual el personal técnico designado en el mismo permanecerá en el Perú brindando los servicios de asistencia técnica

Observaciones de carácter financiero:

- 1.- El capital social de CESEL S.A. que aparece en los Estados Financieros aparenta ser inadecuado para soportar una participación del 30% del consorcio. Solicitamos que se demuestre como CESEL S.A. aportará su parte del capital mínimo (US \$ 30 millones) además de su parte de la garantía de cumplimiento.
- 2.- CESEL S.A. ha omitido presentar el original o la copia legalizada de los Estados Financieros auditados de los años 96, 97 y 98.
- 3.- Aclarar si los estados financieros y las memorias presentadas corresponden al Grupo Dragados S.A.
- 4.- Se deberá indicar el nombre de las cinco empresas más importantes, basado en el volumen de ingresos y activos, que componen el Estado Financiero Consolidado presentado Consorcio (de acuerdo a la aclaración efectuada en la circular N° 025-99-CEA del 27 de setiembre de 1999), en las Credenciales, por:
 - AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A.
 - GRUPO DRAGADOS S.A.

7.1.12. Subsanación de Credenciales

Una vez definidas las observaciones encontradas se procedió a informar dichas observaciones a cada uno de los postores con fecha 27 de setiembre de 1999.

El plazo para subsanar dichas observaciones vencía el 15 de octubre de 1999 a las 10:00 horas.

Cabe mencionar en este punto que el *CONSORCIO AEROPUERTO DE MILAN (SOCIETA ESERCIZI AEROPORTUALI P.A.) - OGDEN CENTRAL AND SOUTH AMERICA, INC. - SANDOVAL S.A.*, por medio del estudio de abogados Barrios Fuentes Urquiaga, con fecha 15 de octubre informó que se retiraba del proceso de licitación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Con fecha 15 de octubre de 1999 a las 12:00 horas se reunieron en las oficinas del Comité, los miembros de éste y el notario público del Callao, Dr. Oscar Malca Pérez, con el objeto de efectuar la revisión de los documentos subsanatorios del Sobre de Credenciales correspondientes a la etapa de calificación, presentados por los consorcios postores.

Se procedió a revisar los documentos subsanatorios presentados, siendo el resultado el siguiente:

I. BAA INTERNATIONAL LIMITED, MITSUI & CO. LTD., MINSUR S.A., RIMAC INTERNATIONAL COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, COMMONWEALTH DEVELOPMENT CORPORATION y SNC-LAVALIN INTERNATIONAL INC.

De carácter legal:

1.- Presentaron el contrato de transferencia de tecnología, en español y en original, estableciéndose lo siguiente:

- Que es de manera irrestricta y de forma irrevocable.
- Que la duración es igual a la Vigencia de la Concesión.
- Que BAA INTERNATIONAL destacará al Perú un número mayor de personas, en la eventualidad que se requiera.

De carácter financiero:

1.- Señalan el nombre de las cinco empresas más importantes de los siguientes integrantes del Consorcio:

- MITSUI & CO. LTD
- BAA INTERNATIONAL LIMITED
- SNC- LAVALIN INTERNATIONAL INC.
- COMMONWEALTH DEVELOPMENT CORPORATION.

Asimismo se deja constancia que mediante carta cursada al Comité se comunicó el retiro de MINSUR S.A: y Rimac Internacional

Compañía de Seguros y Reaseguros como miembros del consorcio.

II. AIRPORT CONSULTING VIENNA, CONSORCIO INMOBILIARIO LOS PORTALES, FOMENTO DE CONTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. y SACYR S.A.

De carácter legal:

1.- Presentaron el contrato de transferencia de tecnología, en español y en original, estableciéndose lo siguiente:

- Que las licencias de tecnología, se otorgan de manera irrestricta.
- Que se establece las características técnicas y la permanencia en el Perú de los empleados que se encargarán de brindar la asistencia técnica en el Perú.
- Que el Operador está obligado a utilizar ostensiblemente todas las marcas y nombres comerciales que le otorgue la empresa matriz.
- Adicionalmente establecen que VIENNA INTERNATIONAL AIRPORT destacará al Perú un mayor número de personas, en la eventualidad que se requiera.

2.- Presentaron nuevo poder, en donde AIRPORT CONSULTING VIENNA otorga a Johan Frank las facultades establecidas en el punto 2.2.1.3 de las Bases, así como también la facultad de nombrar representante legal común del Consorcio.

3.- Aclaran la composición accionarial de AIRPORT CONSULTING VIENNA.

De carácter financiero:

1.- Se detalla el nombre de las cinco empresas más importantes que componen el Estado Financiero Consolidado de los siguientes integrantes del Consorcio:

- FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A.
- AIRPORT CONSULTING VIENNA
- SACYR S.A.

En el caso del Estado Financiero de la empresa LOS PORTALES indican que está compuesto por tres empresas.

III. FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN A.G., BECTHEL ENTERPRISES INTERNATIONAL LTD y COSAPI S.A.

De carácter legal:

- 1.- Presentan copia legalizada del documento constitutivo de FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN A.G.
- 2.- Presentan la carta original del Compromiso de Confidencialidad del Banco ABN-AMRO.

IV. ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS, COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS S.A., SFO PERU, LLC., SERLIPSA CORPORACIÓN S.A. y A & F WIESE S.A.

De carácter legal:

- 1.- A y F Wiese acredita que su auditor financiero se encuentra inscrito en el RUNSA.
- 2.- El Asesor técnico del consorcio presenta el original de la carta de Compromiso de Confidencialidad.

-
- 3.- Presentan un addendum al Contrato de Transferencia de Tecnología, Licencia y Supervisión, determinándose las características técnicas y la permanencia en el Perú de los empleados que se encargarán de brindar la asistencia técnica.

De carácter financiero:

- 1.- Se detalla el nombre de las cinco empresas que componen el Estado Financiero Consolidado presentado por ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS.
- 2.- Presentan las Memorias de los años 1996 -1997 de SERLIPSA.

V. YVR AIRPORT SERVICE LTD., MITSUBICHI CORPORATION., RANSA COMERCIAL S.A., SKANSKA BOT AB., JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. y INVERSIONES CENTENARIO S.A.A.

De carácter legal:

- 1.- Presentan un nuevo Formulario N° 4 del Anexo 3, en donde:
- Designan a los Inversionistas Estratégicos
 - Aclaran la vinculación entre Vancouver Airport Enterprise Limited y Vancouver International Airport.
 - Aclaran la vinculación entre SKANSKA AB, SKANSKA PROJEKTUTVECKILING y FASTIGHETER AB.
- 2.- Aclaran sobre los documentos constitutivos y el estatuto de la empresa MITSUBISHI.
- 3.- Aclaran sobre el documento constitutivo de la empresa SKANSKA BOT AB.

De carácter financiero:

- 1.- Presentaron un nuevo Formulario 4, Anexo 3, en donde SKANSKA BOT AB acredita la vinculación con su matriz.
- 2.- JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. acreditó que su auditor financiero se encuentra inscrito en el RUNSA.
- 3.- Se detalla el nombre de las cinco empresas más importantes que componen el Estado Financiero Consolidado presentado por SKANSKA BOT AB.

VI. GRAÑA Y MONTERO S.A.A, SOCIEDAD ANDINA DE INVERSIONES DE ELECTRICIDAD S.A., CORPORACION FINANCIERA DE INVERSIONES S.A.A., AEROPORT DE PARIS MANAGEMET, GROUPE GTM y TRACTEBEL ENGINEERING INTERNATIONAL S.A.

De carácter legal:

1. Han presentado el contrato de transferencia de tecnología.
2. TRACTEBEL ha acompañado la copia legalizada del documento constitutivo de la empresa, debidamente traducido, y también la copia legalizada de sus estatutos.
3. ADP MANEGEMENT ha presentado la copia legalizada del documento constitutivo de la empresa, debidamente traducido.
4. GROUPE GTM ha presentado el original del formulario N° 2 del Anexo 3, con firma legalizada.
5. GRAÑA Y MONTERO S.A.A. ha presentado la copia legalizada de la Escritura de Adecuación del Pacto Social y Estatutos.
6. Se ha presentado un nuevo Formulario 3, Anexo 3, firmado por el Representante Legal común y por los Representantes Legales de cada integrante del Consorcio.

7. Han presentado la Declaración Jurada de Confidencialidad del Asesor Financiero
8. Presentan la nueva conformación del consorcio, en donde se separa a la empresa SOCIEDAD ANDINA DE INVERSIONES DE ELECTRICIDAD S.A.

De carácter financiero:

- 1.- Presentaron un nuevo Formulario N° 6 Anexo 3, firmado por el Representante Legal Común y por los Representantes Legales de cada integrante del Consorcio.
- 2.- Presentaron las memorias anuales de AEROPORT DE PARIS MANAGEMET, GROUPE GTM y TRACTEBEL ENGINEERING INTERNATIONAL S.A.
- 3.- AEROPORT DE PARIS MANAGEMET presenta una declaración jurada indicando a quién corresponde sus estados financieros.
- 4.- Se detalla el nombre de las cinco empresas más importantes que componen el Estado Financiero Consolidado presentado por el GROUPE GTM,

VII. CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE S.A. y AEROPORTS DE MONTREAL INTERNATIONAL INC.

De carácter legal:

- 1.- Presentaron un nuevo contrato de transferencia de tecnología, estableciéndose lo siguiente:
 - Las características técnicas del personal.

-
- En la cláusula 5.1 se elimina la frase "...a que no se otorga ningún derecho a terceros respecto de las obligaciones de las partes conforme al contrato...".
 - Que el contrato es de manera irrestricta y de forma irrevocable.
 - Que AEROPORTS DE MONTREAL destacará al Perú un número mayor de personas, en la eventualidad que se requiera.

2.- Presentan el poder del representante legal de Cintra y del Aeropuerto de Montreal, indicándose específicamente la facultad de designar al representante legal común del Consorcio.

3.- Presentan el poder del representante legal común del Consorcio, estableciéndose las facultades establecidas en el numeral 2.2.1.3. de las Bases, ratificándose en todos los actos realizados y documentos suscritos por el mencionado Representante Legal Común.

4.- Presentaron el acuerdo de confidencialidad de los asesores del consorcio.

De carácter financiero:

1.- Señalan el nombre de las cinco empresas más importantes, basado en el volumen de ingresos y activos, que componen el Estado Financiero Consolidado presentado por:

- CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE S.A.
- AEROPORTS DE MONTREAL INTERNATIONAL INC.

2.- Sustentación de la capacidad de endeudamiento de AEROPORTS DE MONTREAL INTERNATIONAL.

VIII. AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A., UNION FENOSA DESARROLLO Y ACCION, GRUPO DRAGADOS S.A. y CESEL S.A.

De carácter legal:

1. Presentan la copia legalizada de la Escritura de Constitución de EMAER y la copia legalizada de la Escritura de Cambio de Denominación.
2. Presentan la copia legalizada de la Constitución de "Dragados y Construcciones S.A." y la copia legalizada de la Escritura de Cambio de Denominación del GRUPO DRAGADOS S.A.
3. Presentan copia legalizada de la Escritura de Constitución de "Gestión Comercial e Industrial S.A.", hoy Unión Fenosa Desarrollo Y Acción S.A.
4. Presentan el compromiso de confidencialidad correspondiente a los Asesores Financieros del Consorcio.
5. Presentan anexo al contrato de transferencia de tecnología, estableciéndose el término durante el cual el personal técnico designado en el mismo permanecerá en el Perú brindando los servicios de asistencia técnica

De carácter financiero:

1. Dan explicación sobre el capital social de CESEL S.A.
2. Presentan los Estado Financieros de CESEL S.A.
3. Presentan la Declaración Jurada de los Estados Financieros y las Memorias del Grupo Dragados S.A.

4. Se detalla el nombre de las cinco empresas más importantes que componen el Estado Financiero Consolidado presentado por:

- AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A.
- GRUPO DRAGADOS S.A.

Habiendo subsanado las observaciones formuladas por lo tanto cumplido con todos los requisitos legales, además de presentar la información financiera requerida se evaluó la misma y de conformidad con el artículo 6.1 de las Bases, se determinó que los Postores Calificados para participar en la licitación, son los siguientes:

Consortio I -

**BAA INTERNATIONAL LIMITED, MITSUI & CO. LTD.,
COMMONWEALTH DEVELOPMENT CORPORATION y SNC-
LAVALIN INTERNATIONAL INC.**

Consortio II -

**FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN A.G., BECTHEL
ENTERPRISES INTERNATIONAL LTD y COSAPI S.A.**

Consortio III -

**AIRPORT CONSULTING VIENNA, CONSORCIO INMOBILIARIO
LOS PORTALES, FOMENTO DE CONTRUCCIONES Y
CONTRATAS S.A. y SACYR S.A.**

Consortio IV -

**SFO PERU, LLC., ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIONES Y
SERVICIOS, COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS S.A.,
SERLIPSA CORPORACIÓN S.A. y A & F WIESE S.A.**

Consortio V -

**YVR AIRPORT SERVICE LTD., MITSUBICHI CORPORATION.,
RANSA COMERCIAL S.A., SKANSKA BOT AB., JJC**

**CONTRATISTAS GENERALES S.A. y INVERSIONES
CENTENARIO S.A.A.**

Consortio VI -

**CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE S.A. y AEROPORTS DE MONTREAL
INTERNATIONAL INC.**

Consortio VII -

**AEROPORT DE PARIS MANAGEMET, GRAÑA Y MONTERO
S.A.A, GROUPE GTM y TRACTEBEL ENGINEERING
INTERNATIONAL S.A.**

Consortio VIII -

**AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A., UNION FENOSA
DESARROLLO Y ACCION, GRUPO DRAGADOS S.A. y CESEL
S.A.**

A continuación se suscribió el acta respectiva (Anexo 65).

7.1.13. Comunicación de Postores Calificados

Después de subsanadas las observaciones encontradas, el Comité procedió a enviar cartas, con fecha 18 de octubre de 1999, en las cuales informaba a los postores que habían sido declarados, Postor Calificado (Anexo 66).

De nueve (9) postores que presentaron documentos de Calificación, se enviaron cartas de declaración de Postor Calificado a 8 de ellos. El postor al que no se declaró como Postor Calificado fue el consorcio *AEROPUERTO DE MILAN (SOCIETA ESERCIZI AEROPORTUALI P.A.) – OGDEN CENTRAL AND SOUTH AMERICA, INC. – SANDOVAL S.A.*, quien decidió retirarse por voluntad propia, lo cual fue informado al Comité mediante su carta de fecha 15 de octubre de 1999.

7.1.14. Presentación Versión Final del Contrato

Con fecha 06 de setiembre de 1999 se remitió adjunto a la carta CEA-485-99 la Segunda Versión del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Con fecha 20 de setiembre de 1999 se remitió adjunto a la carta CEA-516-99 la Tercera Versión del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Con fecha 29 y 30 de setiembre de 1999 se tuvieron reuniones con todos los Postores, según cronograma adjunto, en las cuales participaron miembros del Comité Especial, directivos de la COPRI, el secretario técnico y los asesores legales del Comité.

REUNIONES 29 SETIEMBRE 1999

BAA INTERNATIONAL LIMITED - MITSUI & CO. LTD. - MINSUR S.A. - RIMAC INTERNATIONAL COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS - COMMONWEALTH DEVELOPMENT CORPORATION - SNC-LAVALIN INTERNATIONAL INC.

Operador Principal: BAA INTERNATIONAL LIMITED

Hora: 11:00 a.m. a 12:00 m.

AIRPORT CONSULTING VIENNA - CONSORCIO INMOBILIARIO LOS PORTALES S.A. - FOMENTO DE CONTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. - SACYR S.A.

Operador Principal: AIRPORT CONSULTING VIENNA

Hora: 12:30 a.m. a 13:30 p.m.

YVR AIRPORT SERVICE LTD. - MITSUBISHI CORPORATION - RANSA COMERCIAL S.A. - SKANSKA BOT AB - J JC CONTRATISTAS GENERALES S.A. - INVERSIONES CENTENARIO S.A.A.

Operador Principal: YVR AIRPORT SERVICE LTD. (VANCOUVER)

Hora: 15:00 p.m. a 16:00 p.m.

CONSORCIO PERU PUERTA AEREA, CONFORMADO POR:

ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS - COBRA
INSTALACIONES Y SERVICIOS S.A. - SFO PERU, LLC. -
SERLIPSA CORPORACION S.A. - A & F WIESE S.A.

Operador Principal: SAN FRANCISCO INTERNATIONAL AIRPORT

Hora: 16:30 p.m. a 17:30 p.m.

REUNIONES 30 SETIEMBRE 1999

FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN A.G. - BECTHEL ENTERPRISES
INTERNATIONAL LTD. - COSAPI S.A.

Operador Principal: FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN A.G.

Hora: 10:00 a.m. a 11:00 a.m.

CONSORCIO AEROPUERTO LIMA 2000, CONFORMADO POR:

AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A. - UNION FENOSA DESARROLLO Y
ACCION - GRUPO DRAGADOS S.A. - CESEL S.A.

Operador Principal: ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS
ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA

Hora: 11:30 a.m. a 12:30 m.

GRAÑA Y MONTERO S.A.A. - SOCIEDAD ANDINA DE INVERSIONES DE
ELECTRICIDAD S.A. - CORPORACION FINANCIERA DE INVERSIONES S.A.A. -
AEROPORT DE PARIS MANAGEMET - GROUPE GTM - TRACTEBEL
ENGINEERING INTERNATIONAL S.A.

Operador Principal: AEROPUERTO DE PARIS

Hora: 15:00 p.m. a 16:00 p.m.

CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE S.A. -
AEROPORTS DE MONTREAL INTERNATIONAL INC.

Operador Principal: AEROPUERTO DE MONTREAL INC.

Hora: 16:30 p.m. a 17:30 p.m.

En sesión de fecha 11 de octubre de 1999 el Comité Especial acordó presentar a la COPRI para su aprobación la versión final del Contrato de Concesión, versión que contenía veintiséis (26) cláusulas y 21 anexos, cuyo resumen ejecutivo se adjunta como Anexo 67.

En los días en que se presentó dicha versión para su aprobación por la COPRI se efectuaron cambios en el gabinete de ministros, lo cual trajo

como consecuencia el cambio de los integrantes de la COPRI. Así, entre fines de octubre de 1999 a agosto de 2000 se efectuó una revisión total, por parte de los asesores de los ministros integrantes de la COPRI, de la versión del contrato de concesión que fuera presentada por el Comité Especial a la COPRI.

Como resultado de dicha revisión se efectuaron los siguientes cambios más saltantes a la versión que fuera presentada por el Comité Especial en octubre de 1999, que dio lugar a la versión final del Contrato de Concesión aprobado en sesión de la COPRI de fecha 24 de agosto de 2000:

a) Cláusula 15.5. Terminación de la Concesión por el Concesionario.-

En caso que el Concedente (a) no proporcione al Concesionario el control del Aeropuerto en la Fecha de Cierre de manera tal que afecte el cumplimiento sustancial de la Concesión y del presente Contrato por parte del Concesionario, (b) no respete los términos del Fideicomiso, la Hipoteca o la garantía sobre los ingresos del Concesionario a los que se refiere la Cláusula 21 o (c) habiéndose culminado el proceso de adquisición de la totalidad de los terrenos descritos en el Apéndice 1 del Anexo 11, no entregue al Concesionario los inmuebles objeto del mismo, previa notificación hecha por el Concesionario al Concedente con treinta (30) días calendario de anticipación, el Concesionario podrá terminar la Concesión y recibir del Concedente, en un plazo no mayor de un (01) año, contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto, para lo casos b) y c) del presente numeral una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libres definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.

Para realizar las proyecciones en la obtención del flujo de caja libre esperado, se tomará en cuenta los resultados e información

correspondiente al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de por lo menos cuatro (04) años inmediatamente anteriores a la fecha de Caducidad.

El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario.

b) Cláusula 15.6. Resolución Opcional Por Parte del Concedente.-

En cualquier momento y a su discreción, el Concedente podrá resolver la Concesión y recuperar el control del Aeropuerto mediante notificación previa y por escrito al Concesionario con por lo menos seis (6) meses de anticipación.

En el supuesto indicado en el párrafo anterior, el Concedente deberá pagar al Concesionario, en un plazo no mayor de un (01) año contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto, una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libres definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.

La metodología para obtener dichos flujos de caja libre se realizará considerando los mismos términos y condiciones descritos en la Cláusula 15.5.

El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario.

c) **Mejoras:**

El Concesionario se compromete a ejecutar durante los primeros ocho años de Vigencia de la Concesión las mejoras obligatorias que ofrecerá en su Propuesta Técnica (anexo 6 del contrato); dentro de estas mejoras está la de instalar mangas al cuarto año de vigencia de la concesión.

Durante los siguientes veintidós (22) años el Concesionario ejecutará la mejoras eventuales, cuya construcción se determina en función al cumplimiento de los criterios para implementar la infraestructura aeroportuaria (anexo 19) los mismos que están basados en el volumen de tráfico y otras consideraciones que se den en el transcurso ordinario de la operación del Aeropuerto.

Por excepción, durante el Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, el Concesionario está obligado a tener lista para entrar en operación la segunda pista de aterrizaje al final del undécimo año de vigencia de la concesión.

c.1) Mejoras Obligatorias

El Concesionario está obligado a iniciar la construcción de las Mejoras Obligatorias dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la Fecha de Cierre y concluir la construcción de las Mejoras Obligatorias antes de la finalización del Período Inicial.

Durante los primeros tres y medio años de Vigencia de la Concesión, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 100'000,000.00 (cien millones de dólares americanos) del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Periodo Inicial, conforme al Anexo 6 del presente Contrato.

d) **Cláusula 26 Equilibrio Económico:**

26.1. las Partes reconocen que el entorno legal-económico.financiero y las condiciones de contratación constituyen

un todo armónico y orgánico que hace posible que el Concesionario y el Concedente puedan alcanzar los objetivos por los que suscribieron el Contrato.

26.2. Si por cambios en las Leyes Aplicables (que no se vinculen con lo estipulado en los convenios de estabilidad jurídica a que se refiere la Cláusula 25.1 del Contrato ni a las disposiciones establecidas en las Normas, que son aquellas vinculadas a los actos de poder ordinario sobre la relación contractual y la prestación de servicios involucrados) y que tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados:

a) a la inversión, titularidad u operación del Aeropuerto; o b) al presente Contrato.

Los Ingresos Brutos anuales del Concesionario se redujeran en un 15% o más con respecto al promedio de los ingresos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores, se considerará que el equilibrio económico del Contrato se ha visto significativamente afectado.

En tal caso, el Concesionario podrá, cada dos años de Vigencia de la Concesión y dentro de los primeros treinta días siguientes de vencido dicho plazo, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para restablecer el equilibrio económico existente a la Fecha de Cierre. Estas soluciones y procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las Tarifas y de la Vigencia de la Concesión.

26.3. Procedimiento de Modificación: Recibida las solicitudes de modificación, OSITRAN correrá traslado de la misma al Concedente, así como la correspondiente sustentación técnica presentada por el Concesionario, dentro de los siguientes tres (3) días calendario de su recepción. Recibida la opinión técnica de OSITRAN, el Concedente se pronunciará en un plazo máximo de treinta (30) Días Útiles, debiendo informar expresamente si rechaza la propuesta por considerar que no existe ruptura del equilibrio económico financiero en los términos establecidos en la presente

Cláusula o si está en desacuerdo con la medida propuesta por el Concesionario para restablecer dicho equilibrio.

26.4 La discrepancia sobre si existe ruptura del equilibrio económico financiero será resuelta de conformidad con los mecanismos de solución de controversias regulados en la Cláusula 17 del Contrato (arbitraje), salvo el caso que las soluciones y procedimientos propuestos por el Concesionario se refieran a la modificación del régimen tarifario vigente, caso en el cual la solicitud del Concesionario será resuelta por el OSITRAN, conforme al procedimiento que se establecerá por resolución de su Consejo Directivo, por ser la regulación del sistema tarifario una función legal de dicho organismo.

26.5 Al final del cuarto año de Vigencia de la Concesión, OSITRAN por iniciativa propia o a solicitud del Concesionario, podrá efectuar una revisión y modificación de las Tarifas Máximas, siempre que dicha revisión y modificación sea necesaria debido a una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico del presente Contrato, a base de las tarifas y de los otros ingresos cobrados por el Concesionario, los mismos que serán evaluados y calificados por OSITRAN a dicho efecto y comparados con los costos relativos a un sistema eficiente de gestión determinado por OSITRAN. El Concesionario deberá proporcionar toda la información relativa a sus ingresos que OSITRAN pueda requerir para los efectos de lo estipulado en la presente Cláusula.

Para efectos de la presente cláusula 26.5 deberá entenderse como una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico, aquella variación que sea igual o mayor a cuatro (4) puntos porcentuales del promedio de las tasas de crecimiento observadas durante los primeros cuatro años de Vigencia de la Concesión con respecto a la tasa promedio implícita en el pronóstico de pasajeros (nacional e internacional) de Lima Base que establece el cuadro 1.7 de la sección 5.0 del Anexo 6 de las Bases.

Para tal procedimiento de revisión y modificación es de aplicación lo dispuesto en los numerales 26.3 y 26.4. de la presente cláusula.

e) Cláusula 2.5 Garantía del Estado

El Concedente durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km de la ubicación del Aeropuerto. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de, cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.

f) Cláusula 5.23 De la ampliación del Aeropuerto

El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente dentro del plazo máximo de cuatro (4) años contados a partir de la Fecha de Cierre. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6. de la presente cláusula.

Los inmuebles denominados ALMACENA, EX FERTISA y PESCA PERÚ de propiedad del Concedente, ubicados dentro del área destinada para la ampliación del Aeropuerto serán entregados al Concesionario cuando éste lo requiera al Concedente, a fin de iniciar la ejecución de las Mejoras, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Dicho requerimiento deberá ser efectuado por lo menos con un año de anticipación a la ejecución de las mismas y en todo caso antes del término del cuarto año de Vigencia de la Concesión

Paralelamente se vio por conveniente emitir una versión de Bases que incluyeran las modificaciones efectuadas a las mismas a través de las circulares así como adecuar la parte técnica a lo establecido en el Contrato de Concesión en relación con las mejoras obligatorias, mejoras complementarias y la inversión mínima de US\$ 100'000,000.00 para los primeros tres años y medio de vigencia de la concesión.

A dicha versión se le denominó Bases Consolidadas y fueron aprobadas en sesión de la COPRI de fecha 24 de agosto de 2000.

7.1.15. Presentación de los Sobres N°1, N°2 y N°3

La convocatoria al Acto de Presentación de Sobres se hizo mediante publicación de avisos en las siguientes diarios y en las siguientes fechas:

El Peruano, Expreso y Gestión: 27 y 28 de setiembre del 2000 (Anexo 68).

Con fecha 10 de octubre el consorcio BAA INTERNATIONAL LIMITED - MITSUI & CO. LTD. - MINSUR S.A. - RIMAC INTERNATIONAL COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS - COMMONWEALTH DEVELOPMENT CORPORATION - SNC-LAVALIN INTERNATIONAL INC., envió una carta en la que manifestaban una probable no participación en la Licitación Pública para la entrega en Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

El Comité sostuvo reuniones los días 17 y 18 de octubre con los representantes de los postores calificados, en dichas reuniones los representantes de los siguientes consorcios confirmaron su no participación:

BAA INTERNATIONAL LIMITED - MITSUI & CO. LTD. - MINSUR S.A. - RIMAC INTERNATIONAL COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS - COMMONWEALTH DEVELOPMENT CORPORATION - SNC-LAVALIN INTERNATIONAL INC.

CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE S.A. - AEROPORTS DE MONTREAL INTERNATIONAL INC.

SFO PERU, LLC., ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS, COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS S.A., SERLIPSA CORPORACIÓN S.A. y A & F WIESE S.A.

El resto de representantes de los postores calificados indicó que si participarían.

Con fecha 27 de octubre se realizó el Acto de Entrega de los Sobres N° 1, 2 y 3, este acto tuvo lugar en el auditorio del edificio principal de Petroperú S.A., con la presencia de los señores miembros del Comité y con la asistencia del Notario Público de Lima, el doctor Carlos Augusto Sotomayor Bemós, quien certificó el acto.

A las 9:30 a.m. se procedió a tomar lista no estando presentes dos de los ocho postores calificados, razón por la cual se procedió a otorgar 30 minutos de tolerancia, de acuerdo a lo establecido en las Bases.

Luego se dio inicio al acto procediendo a explicar las formalidades que debían observarse en el acto y a dar lectura a la relación de los ocho postores calificados, de los cuales solo cuatro manifestaron que iban a presentar sus sobres, simultáneamente, se fue introduciendo en un ánfora los nombres de los cuatro postores calificados en el siguiente orden:

FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN A.G. - BECTHEL ENTERPRISES INTERNATIONAL LTD. - COSAPI S.A.

CONSORCIO AEROPUERTO LIMA 2000, CONFORMADO POR:
AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S.A. (Antes AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A.) - UNION FENOSA DESARROLLO Y ACCION, GRUPO DRAGADOS S.A. - CESEL S.A.

YVR AIRPORT SERVICE (PERU) S.A. - SKANSKA BOT AB - JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. Y ABB ENERGY VENTURES B.V.

CONSORCIO ADL, CONFORMADO POR:

VIENNA AIRPORT MANAGEMENT SAC - LOS PORTALES S.A. (antes
CONSORCIO INMOBILIARIO LOS PORTALES S.A.) - FOMENTO DE
CONTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. Y SACYR S.A.

Acto Seguido se procedió a extraer al azar uno a uno el papel conteniendo los nombres de cada uno de los 4 postores calificados, convocándoseles en cada oportunidad para que efectúen la entrega de los Sobres 1, 2 y 3, en el orden siguiente:

1. CONSORCIO AEROPUERTO LIMA 2000, CONFORMADO POR:
AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S.A. (Antes AENA
SERVICIOS AERONAUTICOS S.A.) - UNION FENOSA DESARROLLO
Y ACCION, GRUPO DRAGADOS S.A. - CESEL S.A., la representante
legal Srta. María Alejandra García Sposto hizo entrega de los Sobres 1,
2 y 3.
2. FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN A.G. - BECTHEL ENTERPRISES
INTERNATIONAL LTD. - COSAPI S.A., el representante legal Sr.
Gustavo Morales Valentín hizo entrega de los Sobres 1, 2 y 3.
3. YVR AIRPORT SERVICE (PERU) S.A. - SKANSKA BOT AB – JJC
CONTRATISTAS GENERALES S.A. Y ABB ENERGY VENTURES
B.V., el representante legal Dr. Francisco Berninzón Ponce hizo
entrega de los Sobres 1, 2 y 3.
4. CONSORCIO ADL, CONFORMADO POR: VIENNA AIRPORT
MANAGEMENT SAC - LOS PORTALES S.A. (antes CONSORCIO
INMOBILIARIO LOS PORTALES S.A.) - FOMENTO DE
CONTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. Y SACYR S.A., el
representante legal Sr. Enrique Calcani hizo entrega de los Sobres 1, 2
y 3.

Acto seguido el notario procedió a abrir lo Sobres N° 1 y 2. En el caso de los Sobres N° 1 se abrió en el acto las copias 1 y 2 mientras en el caso de los Sobres N° 2, las copias 1, 2 y 3 en el mismo orden en que fueron

entregados, a efectos de rubricar y sellar la primera página de los documentos contenidos en éstos.

El Notario Público dejó constancia que los anexos al contrato de concesión, correspondiente al postor YVR AIRPORT SERVICES (PERÚ) S.A., SKANSKA BOT AB; JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. Y ABB ENERGY VENTURES B.V fueron incluidos en el Sobre No. 2.

El Notario Público, luego de concluir con sellar y rubricar los documentos incluidos en los Sobres 1 y 2 así como sus respectivas copias, entregó todos los ejemplares de los Sobres 1 y 2 al Comité Especial de Aeropuerto, para su evaluación.

En el mismo acto, el Comité Especial entregó una copia del Sobre 1 y una copia del Sobre 2 presentada por cada uno de los Postores Calificados al Notario Público Dr. Carlos Augusto Sotomayor, para su custodia.

Cada uno de los Sobres No. 3 fueron firmados por los representantes legales de cada uno de los Postores y luego fueron empaquetados y encintados formando un solo paquete, el cual fue firmado en su exterior por los mismos.

Los Sobres No.3, luego de ser empaquetados, quedan bajo custodia del Notario Público hasta el 15 de noviembre de 2000, fecha en la cual se llevará a cabo el Acto de Apertura de los Sobres No. 3 y Adjudicación de la Buena Pro.

Terminado el Acto de Recepción de Sobres 1, 2 y 3 y Apertura de los Sobres 1 y 2, el Presidente del Comité convocó a un nuevo acto público a llevarse a cabo el día 15 de noviembre de 2000 a horas 9:30 en el mismo local, con el objeto de llevar a cabo el Acto de Apertura de los Sobres No. 3 y Adjudicación de la Buena Pro.

En este estado los representantes legales de los Postores de Aena, Vienna y Frankfurt dejaron constancia de la siguiente manifestación:

“Que, luego de haber sido entregados los Sobres 1, 2 y 3, aproximadamente a las 10.45 a.m. una persona no identificada rompió el sobre conteniendo la Propuesta Técnica del Consorcio Vancouver, e introdujo 2 CD Rooms al interior del mismo. Por lo que no ha cumplido con las formalidades exigidas siendo de aplicación el Artículo 7.2.4.1 de las Bases y por lo tanto se solicita se descalifique a dicho Postor”.

El representante del Consorcio YVR dejó constancia de lo siguiente:

1. “Al momento en que supuestamente se atribuye el hecho violatorio de las formalidades exigidas, el sobre en cuestión aún no había sido presentado, pues la presentación del Sobre se verifica con la entrega del mismo mas no con su exposición.
2. Que luego de la presentación del sobre conforme a los requisitos de la Licitación el Sobre no fue violado ni manipulado para introducir en el objeto alguno.
3. Hay que tener presente que el requisito del contenido del Sobre se da respecto de su presentación y no antes como es el lapso de su exposición al público asistente.
4. En todo caso respecto del Postor del Consorcio ADL Vienna, fue apreciado como, habiendo expuesto y posteriormente presentado las cajas de su propuesta técnica aparecieron encima de las mismas dos CD Rooms y un folder informativo. No habiendo los Consorcios Postores formulado presión alguna a dicho hecho”.

El Representante del Consorcio ADL deja constancia que “el Sobre No. 2 se componía de seis unidades debidamente identificadas y selladas individualmente”.

Luego se procedió a dar lectura al acta (Anexo 69) la misma que fue aprobada sin observaciones, procediendo a suscribirla los miembros integrantes del Comité Especial de Aeropuertos y los representantes legales de los Postores Calificados, ante el Notario Público.

El acto concluyó a las 13.10 horas.

Cabe indicar que el acto de recepción de los Sobres N° 1, 2 y 3 fue filmado por personal del Comité. Se adjunta el video como Anexo N° 70

7.1.16. Revisión Sobre N° 1

En la ciudad de Lima, siendo las 16:30 horas del día 30 de Octubre de 2000 en las oficinas del Comité Especial ubicadas en Av. Elmer Faucett s/n Callao, se instaló el Comité Especial de Aeropuertos, presidido por el Sr. Antonio Jochamowitz Stafford e integrado por los señores José Luis Harnes Bouroncle y Luis Miyahira Higa, con el objeto de efectuar la evaluación de los documentos contenidos en el Sobre N° 1 presentados por cuatro (04) Postores Calificados de la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez".

Asistieron a dicho acto el Sr. Cristóbal Miletich Souza Peixoto, Secretario Técnico Coordinador del Comité y los Asesores Legales del Comité Especial, el Dr. Richard Allemant Florindez y la Dra. Eldda Bravo Abanto, quien actuó como Secretaria de Actas.

AGENDA:

1. Observación formulada en el Acto de Recepción de los Sobres Nos. 1, 2 y 3 y Apertura de los Sobres Nos. 1 y 2, por los postores Calificados: Consorcio Aeropuertos Lima 2000, Consorcio Flughafen-Bechtel-Cosapi y Consorcio ADL, respecto del postor Calificado, Consorcio YVR AIRPORT SERVICES (PERÚ) S.A., SKANSKA BOT AB; JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. y ABB ENERGY VENTURES B.V.
2. Observación formulada en vía de descargo, en el Acto de Recepción de los Sobres Nos. 1, 2 y 3 y Apertura de los Sobres Nos, 1 y 2, por el postor YVR-SKANSKA-JJC y ABB respecto del postor calificado, Consorcio ADL.
3. Evaluación del Sobre N° 1 presentado por los Postores Calificados.

INFORMES.**1. Observación formulada por los postores Calificados: Consorcio Aeropuertos Lima 2000, Consorcio Flughafen-Bechtel-Cosapi y Consorcio ADL.**

El Comité Especial de Aeropuertos, en ejercicio de la facultad conferida en el numeral 1.4.1. de las Bases que rigen la Licitación, ha visto por conveniente resolver en la presente Sesión el pedido de descalificación formulado en el Acto de Recepción de Sobres Nos. 1, 2 y 3 y Apertura de los Sobres Nos. 1 y 2, por los Postores Calificados: Consorcio AEROPUERTO LIMA 2000, Consorcio FRANKFURT-BECHTEL-COSAPI y Consorcio ADL, respecto del Postor Calificado Consorcio YVR AIRPORT SERVICES (PERÚ) S.A., SKANSKA BOT AB; JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. y ABB ENERGY VENTURES B.V.

Tal como consta en el Acta respectiva, los postores Aena, Vienna y Frankfurt dejaron constancia de la siguiente manifestación:

“Que, luego de haber sido entregados los Sobres 1, 2 y 3, aproximadamente a las 10.45 a.m. una persona no identificada rompió el sobre conteniendo la Propuesta Técnica del Consorcio Vancouver, e introdujo 2 CD Rooms al interior del mismo. Por lo que no ha cumplido con las formalidades exigidas siendo de aplicación el Artículo 7.2.4.1 de las Bases y por lo tanto se solicita se descalifique a dicho Postor.”

En su descargo, el Consorcio YVR dejó constancia de lo siguiente:

“1. Al momento en que supuestamente se atribuye el hecho violatorio de las formalidades exigidas, el sobre en cuestión aún no había sido presentado, pues la presentación del Sobre se verifica con la entrega del mismo mas no con su exposición.

2. *Que luego de la presentación del sobre conforme a los requisitos de la Licitación el Sobre no fue violado ni manipulado para introducir en él objeto alguno.*
3. *Hay que tener presente que el requisito del contenido del Sobre se da respecto de su presentación y no antes como es el lapso de su exposición al público asistente.*
4. *En todo caso respecto del Postor del Consorcio ADL Vienna, fue apreciado cómo, habiendo expuesto y posteriormente presentado las cajas de su propuesta técnica aparecieron encima de las mismas dos CD Rooms y un folder informativo. No habiendo los Consorcios Postores formulado presión alguna a dicho hecho.”*

Para mejor resolver esta observación, el Comité Especial observó la cinta de video proporcionada por Corpac S.A., que registró las imágenes del Acto Público de Recepción y Apertura de Sobres desde el inicio hasta el final y en la que se aprecian detalles concernientes a la observación formulada.

En dicha filmación se puede apreciar que a las 10:00 horas, luego de haber transcurrido los minutos de tolerancia previstos en el numeral 7.1.1. de las Bases, se procedió a explicar las formalidades que debían observarse en el Acto de Recepción de los Sobres Nos. 1, 2 y 3 y Apertura de los Sobres Nos. 1 y 2 y posteriormente se procedió a dar lectura a la relación de los ocho (08) Postores Calificados, de los cuales cuatro (04) manifestaron que iban a presentar Sobres. Dentro de estos cuatro (04) se encontraba el Consorcio YVR AIRPORT SERVICES (PERÚ) S.A., SKANSKA BOT AB; JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. y ABB ENERGY VENTURES B.V..

Luego de efectuarse el sorteo, se convocó a cada uno de los postores calificados a fin de que procedan a entregar sus sobres Nos. 1, 2 y 3, apreciándose que el Postor YVR-SKANSKA-JJC-ABB fue convocado en tercer lugar, conforme al orden resultante del sorteo realizado al inicio del Acto Público. En el mismo momento en que fue llamado dicho Consorcio, el representante legal del mismo, Dr. Francisco Berninzon, hizo entrega de los Sobres Nos. 1, 2 y 3 al Comité Especial, en la persona del Presidente, suscribiendo la constancia respectiva de haber entregado los tres (03) sobres.

Aproximadamente a las 10:30 horas concluyó el Acto de Entrega de los Sobres Nos. 1, 2 y 3, dándose inicio a la siguiente etapa, esto es, al Acto de Apertura de los Sobres Nos. 1 y 2, en el mismo orden en que fueron entregados.

Siguiendo el orden establecido, se procedió a abrir los Sobres Nos. 1 y 2 de los dos primeros postores y luego se anunció la apertura de los Sobres Nos. 1 y 2 del Consorcio YVR-SKANSKA-JJC-ABB, postor al que correspondía el tercer lugar, apreciándose en las imágenes del video que simultáneamente al indicado anuncio, el representante legal del mencionado Consorcio conjuntamente con otra persona se acercaron a las cajas que contenían los Sobres Nos. 1 y 2 ya entregadas por dicho Consorcio al Comité Especial y manipulándolas, introdujeron en una de ellas material adicional, alterando su contenido.

Teniendo presentes los hechos descritos, el Comité Especial analizó las reglas aplicables al proceso y en particular, el Acto Público de Entrega de los Sobres Nos. 1, 2 y 3 y apertura de los Sobres Nos. 1 y 2, y considerando que:

- Conforme a lo estipulado en los Puntos 7.1.1 y 7.1.2 de las Bases, el Acto de Recepción se desarrolla en dos etapas, la primera para la presentación de los Sobres Nos. 1, 2 y 3, que serían recibidos por el Presidente del Comité Especial o quien lo sustituya, y la segunda a continuación, para la

apertura de los Sobres Nos. 1 y 2, en el mismo orden en que fueron entregados.

- En concordancia con lo establecido en las Bases, al inicio del Acto Público se dio lectura a las formalidades que debían observarse durante el desarrollo del Acto, reiterándose que en primer lugar se procedería a recibir de los postores los tres sobres, en el orden que resultara del sorteo, y luego se procedería a la apertura de los Sobres Nos. 1 y 2, en el mismo orden en que fueron entregados.
- El Acto Público se desarrolló conforme a lo previsto en las Bases y a las reglas expuestas por el Comité Especial al inicio del Acto. En efecto, los cuatro postores que declararon su disposición de presentar propuestas fueron llamados, uno a uno, en el orden resultante del sorteo realizado, con el objeto de recibirse de sus respectivos representantes legales los tres sobres, etapa que se cumplió con normalidad, suscribiendo cada representante, en el acto de entrega de sus sobres, una constancia de ese hecho. Acto seguido, se procedió a la apertura de los Sobres Nos. 1 y 2 de cada postor, en el orden en que fueron recibidos en la etapa anterior.
- Por evidentes razones prácticas, en el acto de entrega de sobres los postores sólo llevaron hasta la mesa el Sobre N° 3, poniendo a disposición del Presidente del Comité Especial los Sobres Nos. 1 y 2, de gran volumen y peso, que se encontraban ubicados frente a la mesa, entre ésta y el público.
- El artículo 18 del Decreto Supremo N° 060-96-PCM, Texto Unico Ordenado de las Normas con Rango de Ley que Regulan la Entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, dispone que las propuestas se presentarán a la mano y en sobre cerrado.

- El Comité Especial considera que la modalidad de entrega de los tres sobres utilizada durante el Acto Público se ajustó a lo dispuesto en el citado artículo 18 del Decreto Supremo N° 060-96-PCM por cuanto es perfectamente posible distinguir el lapso durante el cual los Sobres Nos. 1 y 2 de los postores se encontraban expuestos al Comité Especial, bajo el dominio de los postores, del momento en que fueron puestos a disposición del Presidente del Comité Especial, quien se encontraba al frente de los bultos, pasando al dominio del Comité Especial, cumpliéndose así con el requisito de la tradición física de los sobres, conforme a lo previsto en la norma acotada.

- No cabe confundir la modalidad de entrega de los sobres utilizada durante el Acto Público con una entrega jurídica o ficta de los Sobres Nos. 1 y 2 pues dichos sobres se encontraban físicamente en poder de los postores antes de su entrega y luego fueron físicamente recibidos por el Comité Especial sin necesidad de desplazarlos, pues se encontraban ubicados frente a la mesa del Comité Especial.

- Que el entendimiento de entrega efectiva de los Sobres Nos. 1, 2 y 3 fue compartido por el Comité Especial, los postores que presenciaron el Acto Público y el Notario que dio fe del mismo, por cuanto cada postor, incluyendo al Consorcio YVR-SKANSKA-JJC-ABB, firmaron, con oportunidad de la entrega de los tres sobres, una constancia que certificó el mencionado hecho de la entrega al Presidente del Comité Especial, constando en el Acta respectiva, firmada por todos los postores, los miembros del Comité Especial y el Notario, que en la primera etapa del Acto Público se convocó a los postores *"para efectuar la entrega de los Sobres Nos. 1, 2 y 3 ..."* y *"acto seguido el Notario Público, doctor Carlos Augusto Sotomayor, procedió a abrir los Sobres 1 y 2"*, señalándose luego que *"terminado el Acto de Recepción de*

los Sobres 1, 2 y 3 y apertura de los Sobres 1 y 2, el Presidente del Comité convocó a un nuevo acto público ...”.

- Entre los principios que inspiran la presente Licitación Pública se encuentran los de “transparencia”, “eficiencia”, “imparcialidad”, “formalidad”, “libre concurrencia”, “igualdad de derechos y posibilidades para los postores” y “seguridad jurídica”, todos los cuáles deben ser tutelados por el Comité Especial.

- En ese sentido, a la luz de los hechos descritos y conforme al marco legal aplicable, no es posible consentir que el Consorcio YVR-SKANSKA-JJC-ABB permanezca en el proceso luego de haberse verificado la alteración de sus sobres después de haber sido entregados, pues ello afectaría seriamente la transparencia con la cual debe conducirse la Licitación, así como otros principios como el de igualdad de derechos y posibilidades para los postores, imparcialidad, formalidad y seguridad jurídica mencionados en el párrafo anterior.

- A mayor abundamiento, debe tenerse en cuenta que la introducción de material adicional en los Sobres ya presentados, es un acto extemporáneo contrario a las reglas establecidas para el Acto Público, ya que implica el ejercicio de una atribución que no fue concedida a ningún postor, cual es la subsanación a la omisión de presentar documentación completa, hecho que contrastado con la certificación notarial de los documentos existentes en los Sobres Nos. 1 y 2 del Postor IVR-SKANSKA-JJC-ABB realizada con oportunidad de la apertura de dichos sobres, muestra que la oferta técnica original se encontraba incompleta pues no tenía toda la documentación exigida por las Bases, lo cual constituye causal automática de descalificación del postor, conforme dispone el punto 7.2.4.1 de las Bases.

-
- Ninguno de los descargos formulados por el Consorcio YVR-SKANSKA-JJC-ABB enerva lo expuesto, pues éstos se basan en que los hechos atribuidos al mencionado postor se verificaron antes de la entrega de los Sobres, durante su exposición, habiendo quedado plenamente establecido que dichos hechos se verificaron con posterioridad a la entrega de los tres (03) sobres de dicho Consorcio y con oportunidad del anuncio de su apertura.

Por estas consideraciones el Comité Especial de Aeropuertos resolvió: Descalificar de la Licitación Pública Especial al Consorcio integrado por YVR AIRPORT SERVICES (PERÚ) S.A., SKANSKA BOT AB; JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. y ABB ENERGY VENTURES B.V.

2. Observación formulada por el Postor Calificado YVR-SKANSKA-JJC-ABB.

Tal como se señaló al tratar el punto de agenda anterior, en el Acto de Recepción de los Sobres Nos. 1, 2 y 3 y Apertura de los Sobres Nos. 1 y 2, el Consorcio YVR-SKANSKA-JJC-ABB dejó constancia, en vía de descargo, de lo siguiente: "(...) 4. *En todo caso respecto del postor del Consorcio ADL Vienna, fue apreciado como habiendo expuesto y posteriormente presentado las cajas de su propuesta técnica aparecieron encima de las mismas dos CD Rooms y un folder informativo. No habiendo los Consorcios Postores formulado presión alguna a dicho hecho (...)*".

De la manifestación del Consorcio YVR-SKANSKA-JJC-ABB se desprenden dos extremos que deben ser evaluados por el Comité que son los siguientes:

- a) Determinar si el material señalado fue en efecto incorporado a la propuesta del Consorcio ADL Vienna con posterioridad a la entrega de sus sobres.

-
- b) Precisar si los documentos correspondientes a los Sobres Nos. 1 y 2 podían ser presentados y entregados al Comité en varios paquetes.

Al igual que en el caso anterior, fue preciso observar la cinta de video proporcionada por CORPAC, que registra las imágenes del Acto Público, con el objeto de resolver.

- a) Del video se pudo apreciar que el material a que se refiere el Consorcio YVR-SKANSKA-JJC-ABB, que presuntamente fue agregado por el Consorcio ADL con posterioridad a la entrega de sus sobres, aparecía encima de las demás cajas que conformaban la propuesta del Consorcio ADL Vienna en el momento en que se produjo la entrega formal de la misma al Comité, por lo que se concluye que el citado material formó parte de la propuesta de dicho Consorcio y que ésta no fue modificada extemporáneamente ni alterada indebidamente.
- b) De igual forma, en el video se pudo apreciar que los demás postores, a excepción de uno, también presentaron sus propuestas en varios paquetes, atendiendo a la cantidad de documentación que debía incluirse en los Sobres Nos. 1 y 2.

Si bien el punto 4.1 de las Bases establece que los sobres deberán ser presentados debidamente cerrados, disposición concordante con lo señalado en el artículo 18 del Decreto Supremo N° 060-96-PCM, según el cual las propuestas se presentarán a la mano y en sobre cerrado, el Comité, en uso de sus facultades, permitió en el Acto Público que el contenido de los Sobres Nos. 1 y 2 fuera presentado y entregado al Comité en diversos paquetes, a condición de que los mismos se encontraran debidamente cerrados, conforme a las disposiciones ya citadas. El criterio del Comité se sustentó en que la presentación de las propuestas en varios paquetes no atentaba contra la seguridad de la información contenida en ellos, por cuanto

los mismos se encontraban debidamente cerrados e identificados como Sobres Nos. 1 y 2, y en que lo abundante de dicha documentación justificaba, desde el punto de vista práctico, que sean entregados en más de dos paquetes.

Cabe precisar al respecto, que la expresión "sobres" a que aluden las Bases y el Decreto Supremo N° 060-96-PCM, debe entenderse en su sentido lato, esto es, como la cubierta, envoltura, envase, contenedor, estuche o caja, o conjunto de éstos, en cuyo interior se encuentran los documentos requeridos por las Bases. Conforme a esta acepción, los postores recurrieron a diversos medios para presentar los documentos exigidos por las Bases, tales como sobres de papel y cajas de diverso tamaño, de cartón y de madera, y los presentaron de tal forma que resultaba perfectamente posible distinguir los paquetes que conformaban el Sobre N° 1 y los que conformaban el Sobre N° 2. En todos los casos, los paquetes se encontraron debidamente cerrados, garantizándose así la inviolabilidad de la información.

En ese sentido, el Comité Especial considera que la forma que utilizaron los postores para presentar sus sobres cerrados y por consiguiente, la forma que utilizó el postor Consorcio ADL, fue idónea y se ajustó a los requerimientos de la ley y de las Bases.

En ese orden de ideas, la circunstancia de que el Consorcio ADL haya utilizado un paquete pequeño para incluir en él los CD Roms que las Bases exigían, no invalida la forma utilizada por dicho postor para presentar estos documentos, habida cuenta que el tamaño del empaque utilizado para presentar ciertos documentos resulta irrelevante a la luz de lo expresado, máxime si el referido paquete se encontraba debidamente cerrado como el resto de los paquetes que conformaron el Sobre N° 2 de dicho postor.

Por las consideraciones expuestas, y no habiéndose lesionado ninguno de los bienes jurídicos tutelados por la Licitación Pública Especial Internacional, el Comité acuerda desestimar la observación formulada por el Consorcio YVR-SKANSKA-JJC-ABB, disponiendo que el Consorcio ADL Vienna continúe en el proceso.

3. Evaluación del Sobre N° 1 presentado por los postores calificados:

A continuación se dio inicio a la evaluación de los documentos contenidos en el Sobre N° 1, copias 1 y 2, presentados por los Postores Calificados, de conformidad con lo establecido en el numeral 7.2.1. y 7.2.2. de las Bases que rigen la Licitación.

Efectuada la evaluación de los documentos contenidos en el Sobre No. 1 se formularon las siguientes observaciones:

a) **CONSORCIO AEROPUERTO LIMA 2000** integrado por:
AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S. A. Sociedad Unipersonal (antes AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A.), UNION FENOSA DESARROLLO Y ACCION, GRUPO DRAGADOS S.A.A, CESEL S.A.

- Omitieron incluir el domicilio del Consorcio, nombre, documento de identidad e información de los poderes del Representante Legal Común del Consorcio en la segunda página del Contrato de Concesión y el nombre del Representante Legal Común en la parte final del mismo, en los cinco (5) ejemplares.

b) **CONSORCIO ADL** integrado por:
VIENNA AIRPORT MANAGEMENT S.A.C - LOS PORTALES S.A. (antes CONSORCIO INMOBILIARIO LOS PORTALES), FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. Y SACYR S.A.

-
- Omitieron incluir el nombre del representante legal común del Consorcio en la página 92 del Contrato de Concesión, y en los cinco (5) ejemplares del mismo.
 - En los folios 146, 971, 1617, 1738 y 2176 del original omitieron consignar el visto bueno del representante legal común del Consorcio (ejemplares del Contrato)
 - En las copias 1 y 2 existe un error en el foliado. Dice 2194, 2195, 2196 y 2197 y debe decir: 4, 5, 6 y 7.

c) **CONSORCIO FRANKFURT-BECHTEL-COSAPI**, integrado por:

FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN A.G, BECHTEL ENTERPRISES INTERNATIONAL LTD, COSAPI S.A..

- Estos presentaron la documentación correspondiente al Sobre No. 1 en forma correcta y completa, de acuerdo con lo estipulado en las Bases; por tanto, de conformidad con lo establecido en el numeral 7.2.3 de las Bases, el Comité Especial procederá a evaluar el Sobre No. 2 correspondiente a dicho Postor Calificado.

De conformidad con lo estipulado en el numeral 7.2.1 de las Bases, se dejó constancia que se procederá a comunicar a los Postores Calificados, Consorcio Aeropuerto Lima 2000 y Consorcio ADL, de las observaciones mencionadas en los numerales a) y b) precedentes. Para tal efecto, en el presente acto, los miembros integrantes del Comité Especial de Aeropuertos, señores José Luis Harnes Bouroncle y Luis Miyahira Higa, delegan al Sr. Antonio Jochamowitz S. la facultad de suscribir las cartas a ser remitidas a los citados Postores Calificados, comunicándoles de las observaciones y otorgándoles el plazo establecido en el numeral 1.6.17 de las Bases para que subsanen.

No se procedió a evaluar el Sobre No. 1 del Consorcio **YVR AIRPORT SERVICES (PERÚ) S.A., SKANSKA BOT AB; JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. Y ABB ENERGY VENTURES B.V.**, por haber sido descalificado.

Finalizado el acto se suscribió el acta respectiva (Anexo 71)

7.1.17. Comunicación Observaciones Sobre N°1

Con fecha 31 de octubre del año 2000 se enviaron las cartas CEA-279, y 280 (Anexo 72) comunicando las observaciones encontradas en sus respectivos Sobres N° 1 a los señores de:

CONSORCIO ADL integrado por **VIENNA AIRPORT MANAGEMENT S.A.C – LOS PORTALES S.A.** (antes **CONSORCIO INMOBILIARIO LOS PORTALES**), **FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. Y SACYR S.A.**, y

CONSORCIO AEROPUERTO LIMA 2000 integrado por: **AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S. A. Sociedad Unipersonal** (antes **AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A.**), **UNION FENOSA DESARROLLO Y ACCION, GRUPO DRAGADOS S.A.A, CESEL S.A.**

En dichas cartas se les especifica las observaciones encontradas y se les solicita subsanarlas dentro del plazo previsto en el numeral 1.6.17 de las Bases.

Al haber presentado el consorcio **CONSORCIO FRANKFURT-BECHTEL-COSAPI**, la documentación correspondiente al Sobre No. 1 en forma correcta y completa, el Comité Especial procedió a evaluar el Sobre No. 2 correspondiente a dicho Postor Calificado, conforme a lo establecido en el numeral 7.2.3 de las Bases,.

Al consorcio **YVR AIRPORT SERVICES (PERÚ) S.A., SKANSKA BOT AB; JJC CONTRATISTAS GENERALES S.A. Y ABB ENERGY VENTURES B.V.**, se le comunicó mediante la carta CEA-281-00 del 31 de octubre del año 2000 (Anexo 73) su descalificación, al haber determinado

que personal vinculado a su consorcio introdujo material a los Sobres N° 1 y 2, luego de haberse efectuado la entrega de los Sobres N° 1, 2 y 3 al Comité Especial de Aeropuertos.

7.1.18. Subsanación de Observaciones al Sobre N°1

En la ciudad del Lima, siendo las 10:00 horas del 03 de noviembre del año 2000 en el Holiday Inn Hotel & Suites ubicado en la Av. Benavides No. 300 – Miraflores se instaló el Comité Especial de Aeropuertos, presidido por el Sr. Antonio Jochamowitz Stafford e integrado por los señores José Luis Harnes Bouroncle y Luis Miyahira Higa, con el objeto de efectuar la revisión de subsanaciones efectuada a los documentos contenidos en el Sobre No. 1, presentados por los Consorcios Postores de la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Asistieron a dicho acto el Sr. Cristóbal Miletich Souza Peixoto, Secretario Técnico Coordinador del Comité y los Asesores Legales del Comité Especial, el Dr. Richard Allemant Florindez y la Dra. Eldda Bravo Abanto, quien actuó como secretaria.

A la hora indicada se procedió a revisar la subsanación efectuada por los Postores Calificados a los documentos contenidos en el Sobre No. 1, verificándose si todas las observaciones realizadas por el Comité Especial en su Sesión de fecha 30 de octubre de 2000 y comunicadas a los Postores Calificados el 31 del mismo mes, han sido subsanadas; siendo el resultado el siguiente:

I. CONSORCIO ADL

**VIENNA AIRPORT MANAGEMENT S.A.C – LOS PORTALES S.A.
(antes CONSORCIO INMOBILIARIO LOS PORTALES),
FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. Y
SACYR S.A.**

- Incluyeron el nombre del representante legal común del Consorcio en la página 92 del Contrato de Concesión, en los cinco (5) ejemplares del mismo.
- Consignaron en los folios 146, 971, 1617,1738 y 2176 el visto bueno del representante legal común del Consorcio,

correspondientes a los cinco ejemplares del Contrato de Concesión.

- En los documentos contenidos en la Copia 1 y Copia 2 del Sobre No. 1, corrigieron los errores en la numeración de los folios 2194, 2195, 2196 y 2197 consignando la foliatura correcta: 4, 5, 6 y 7.

II. **CONSORCIO AEROPUERTO LIMA 2000**

AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S. A. Sociedad Unipersonal (antes AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A.), UNION FENOSA DESARROLLO Y ACCION, GRUPO DRAGADOS S.A.A, CESEL S.A.

- Incluyeron el domicilio del Consorcio, nombre, documento de identidad e información de los poderes del Representante Legal Común del Consorcio en la segunda página del Contrato de Concesión y el nombre del Representante Legal Común en la parte final del mismo, en los cinco (5) ejemplares.

Habiendo cada uno de los Postores Calificados cumplido con subsanar las observaciones formuladas por el Comité Especial mediante comunicación de fecha 31 de octubre de 2000, se verificó que los documentos contenidos en el Sobre No. 1 han sido presentados conforme a lo estipulado en el numeral 6.5 de las Bases; por lo tanto los Sobres No. 1 presentados por los Postores Calificados que se señalan a continuación se encuentran conformes y de acuerdo con lo estipulado en el numeral 7.2.3. de las Bases procede evaluar la documentación contenida en el Sobre No. 2, presentada por los Postores Calificados antes mencionados:

I. **CONSORCIO ADL**

VIENNA AIRPORT MANAGEMENT S.A.C – LOS PORTALES S.A. (antes CONSORCIO INMOBILIARIO LOS PORTALES), FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. Y SACYR S.A.

II. CONSORCIO AEROPUERTO LIMA 2000

AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S. A. Sociedad Unipersonal (antes AENA SERVICIOS AERONAUTICOS S.A.), UNION FENOSA DESARROLLO Y ACCION, GRUPO DRAGADOS S.A.A, CESEL S.A.

Se dejó constancia que, el Sobre No. 1 presentado por el Consorcio FRANKFURT-BECHTEL-COSAPI, no fue materia de observación, por haberse presentado los documentos contenidos en él en forma correcta y completa; por lo tanto el Comité Especial procedió a evaluar el Sobre No. 2, correspondiente a dicho Postor Calificado, el día 31 de Octubre del presente año.

Asimismo en el presente acto, los miembros integrantes del Comité Especial de Aeropuertos, señores José Luis Harnes Bouroncle y Luis Miyahira Higa, delegan al Sr. Antonio Jochamowitz S. suscribir las cartas a ser remitidas a los Postores Calificados comunicándoles del resultado de la evaluación del Sobre No. 1.

Finalizado el acto se suscribió el acta respectiva (Anexo 74).

7.1.19. Comunicación Resultado Sobre N° 1

Con fecha 08 de noviembre del año 2000 se enviaron las cartas CEA-290, 291 y 292 comunicando a los consorcios postores que luego de las subsanaciones efectuadas a los documentos contenidos en el Sobre N° 1, estos se encontraban correctos. Se incluye copias de las mencionadas cartas (Anexo 75).

Al consorcio **CONSORCIO FRANKFURT-BECHTEL-COSAPI**, al presentar la documentación correspondiente al Sobre No. 1 en forma correcta y completa, se le informó únicamente que el contenido de su Sobre N° 1 estaba correcto.

7.1.20. Evaluación y Calificación del Sobre N°2

Primera Etapa:

En la ciudad de Lima, siendo las 09:00 horas del día 06 de noviembre de 2000 en las oficinas del Comité Especial ubicadas en Av. Elmer Faucett s/n Callao, se instaló el Comité Especial de Aeropuertos, presidido por el Sr. Antonio Jochamowitz Stafford e integrado por los señores José Luis Harnes Bouroncle y Luis Miyahira Higa, con el objeto de efectuar la primera etapa de la evaluación de los documentos contenidos en el Sobre N° 2 presentados por tres (03) Postores Calificados de la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez".

Asistieron a dicho acto el Sr. Cristóbal Miletich Souza Peixoto, Secretario Técnico Coordinador del Comité y los Asesores Legales del Comité Especial Drs. Richard Allemant Florindez y Eldda Bravo Abanto, quien actuó como Secretaria de Actas.

Conforme a lo estipulado en el numeral 7.4.2.1. de las Bases, en una primera etapa, el Comité Especial asistido por sus Asesores Legales verificó que los Sobres No. 2, Propuestas Técnicas, contengan toda la documentación exigida por las Bases.

En el numeral 6.6.3 de las mismas se señala los documentos que debe contener la Propuesta Técnica y en el numeral 6.6.4. se establece el compendio de documentos para la presentación de las mismas.

En el numeral 6.6.4 se estipula que dichos documentos deben presentarse foliados correlativamente, visados y firmados por el Representante Legal cuando así se requiera.

El resultado de la primera etapa de la evaluación fue el siguiente:

- 1.- **Consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi, integrado por Flughafen Frankfurt Main A.G, Bechtel Enterprises International ltd, Cosapi S.A.**

Los documentos contenidos en el Sobre No. 2 fueron presentados conforme con lo exigido por las Bases.

Habiendo presentado el Consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi la documentación contenida en su Sobre No. 2 conforme a lo estipulado en los numerales 6.6.2, 6.6.3 y 6.6.4 de las Bases, se procedió con la segunda etapa de evaluación del Sobre No. 2 del Postor en cuestión, de acuerdo con lo señalado por el numeral 7.2.4.2 de las mismas.

2.- CONSORCIO AEROPUERTO LIMA 2000 integrado por AENA Desarrollo Internacional S. A. Sociedad Unipersonal (antes AENA Servicios Aeronáuticos S.A.), Unión Fenosa Desarrollo y Acción, Grupo Dragados S.A.A, CESEL S. A.

Los documentos contenidos en el Sobre No. 2 fueron presentados conforme con lo exigido por las Bases.

Habiendo presentado el Consorcio Aeropuerto Lima 2000 la documentación contenida en su Sobre No. 2 conforme a lo estipulado en los numerales 6.6.2, 6.6.3 y 6.6.4 de las Bases, se procederá con la segunda etapa de evaluación del Sobre No. 2 del Postor en cuestión, de acuerdo con lo señalado por el numeral 7.2.4.2 de las mismas.

3.- Consorcio ADL integrado por Vienna Airport Management S.A.C., SACYR S.A., Los Portales S.A. y Fomento de Construcciones y Contratas S.A.

Se efectuaron las siguientes observaciones:

- Omiten presentar lo siguiente:
 - i) documentos: el texto impreso de
 - a) Programa de Mantenimiento del Complejo Terminal y Aeropuerto; y
 - b) Material de Relaciones Públicas;

- ii) información relativa al organigrama de la Estructura Organizacional a implantar, que corresponde al contenido mínimo del Plan de Negocios.

Habiendo presentado el Consorcio ADL documentación incompleta correspondiente al Sobre No.2 y considerando que el Postor afectado no tiene derecho a subsanar errores u omisiones; el Comité Especial, de conformidad con lo estipulado en último párrafo en el numeral 7.2.4.1, resuelve descalificar la propuesta técnica presentada por dicho Consorcio.

Finalizado el acto se realizó el acta respectiva. (Anexo 76)

Segunda Etapa:

En la ciudad de Lima, siendo las 09:00 horas del día 13 de noviembre de 2000 en las oficinas del Comité Especial ubicadas en Av. Elmer Faucett s/n Callao, se instaló el Comité Especial de Aeropuertos, presidido por el Sr. Antonio Jochamowitz Stafford e integrado por los señores José Luis Harnes Bouroncle y Luis Miyahira Higa, con el objeto de efectuar la evaluación y calificación de los documentos contenidos en el Sobre N° 2 presentados por tres (03) Postores Calificados de la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez".

Asistieron a dicho acto el Sr. Cristóbal Miletich Souza Peixoto, Secretario Técnico Coordinador del Comité y la Asesora Legal del Comité Especial Dra. Eldda Bravo Abanto, quien actuó como Secretaria de Actas.

Asimismo asistió, en calidad de observador de la Presidencia del Consejo de Ministros, el señor Hernán Velarde Santamaría.

AGENDA:

- 1.- Informe de Evaluación de los Sobres No. 2 elaborado por el Asesor Técnico del Comité Especial, PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.
- 2.- Calificación de los Sobres No. 2 (Nota Técnica).

INFORMES.**1. Informe de Evaluación de los Sobres No. 2 elaborado por el Asesor Técnico del Comité Especial, PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC. (Anexo 77).**

El Asesor Técnico, PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC., procedió a evaluar las propuestas técnicas (Sobres No. 2) presentados por los tres Postores Calificados el pasado 27 de octubre del 2000.

Los señores Robert Gogal – Senior Vice President y Enrique Bejarano – Jefe de Proyecto, hicieron uso de la palabra y procedieron a exponer el informe de evaluación efectuado, siendo los puntos más saltantes los siguientes:

En primer lugar, manifestaron que no se había procedido a evaluar la Propuesta Técnica presentada por el Consorcio ADL integrado por VIENA AIRPORT MANAGEMENT S.A.C. SACYR S.A., LOS PORTALES S.A. y FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A., debido a que, conforme les fue comunicado por el Comité Especial, quien efectuó la revisión de los aspectos formales del Sobre No. 2, dicho Consorcio había omitido presentar lo siguiente:

- i) Documentos:
 - Texto impreso de:
 - a) Programa de Mantenimiento del Complejo Terminal y Aeropuerto; y
 - b) Material de Relaciones Públicas;
- ii) Información relativa al organigrama de la Estructura Organizacional a implantar.

Continuaron informando, que conforme a lo comunicado por el Comité Especial, respecto del resultado positivo de la evaluación en el aspecto formal de los Sobres No. 2 de los Postores Calificados Consorcio Aeropuerto Lima 2000 integrado por AENA Desarrollo Internacional S.A. Sociedad Unipersonal, Unión Fenosa Desarrollo

y Acción Exterior S.A. – Grupo Dragados S.A.A. – CESEL S.A.; y Consorcio FRANKFURT-BECHTEL- COSAPI, procedieron con la segunda etapa de Evaluación de los Sobres No.2, de conformidad con lo estipulado en el numeral 7.2.4.2 de las Bases, siendo el resultado el siguiente:

CONSORCIO AEROPUERTO LIMA 2000:

Principales observaciones:

- 1.- Sistema Segunda Pista
 - a) Sólo se ha programado 24 meses para el diseño, construcción y certificación del Sistema Segunda Pista.
 - b) No se ha presupuestado fondos suficientes para la construcción del Sistema Segunda Pista.

Consecuentemente en base a los puntos antes indicados y a la información proporcionada en la Propuesta no es posible construir el Sistema Segunda Pista en los plazos y condiciones propuestas.

- 2.- Análisis de precios unitarios y estimación de costos
 - a) Muchos precios fueron globalizados y no detallados, contrario a lo especificado en la Bases.
 - b) Se ha verificado insuficiente descripción y análisis de precios unitarios.
 - c) Los principales costos de construcción presentados son excesivamente altos respecto a los precios del mercado local.

Consecuentemente el Plan de Inversión está distorsionado y es inconsistente.

CONSORCIO FRANKFURT-BECHTEL-COSAPI:

Sin observaciones negativas.

Atendiendo a lo expresado, el Jefe de Proyecto, Arquitecto Enrique Bejarano presentó el resultado proyectado de la "Evaluación de las Propuestas Técnicas para el Cronograma de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", cuyo resumen ejecutivo aparece en el cuadro resumen que se reproduce a continuación:

**EVALUACION DE LAS PROPUESTA TECNICAS PARA EL PROGRAMA DE
CONCESION DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ
RESUMEN EJECUTIVO**

Sección de Evaluación	Rubro	Puntaje		Resultado Evaluación	
		Máximo	Mínimo	LIMA 2000	Frankfurt Bechtel Cosapi
1	Experiencia en Operación Aeroportuaria: 5.1.	15	12	14.40	15.00
2	Desarrollo de Infraestructura (Planes Maestros)	50	30		
2 ^a	Fase Inicial (24-18)			16.50*	23.25
2b	Fases Subsiguientes (16-12)			9.50*	15.50
3	Obras Complementarias (10-00)			10.00	10.00
4	Plan Comercial y Administrativo	20	16	16.00	19.33
5	Cronogramas de Desarrollo	5	4	2.00*	5.00
6	Programa de Mantenimiento	10	8	8.00	10.00
Total		100	***	76.40**	98.08

* No Alcanza el puntaje mínimo en el rubro.

** No alcanza el puntaje mínimo total.

*** De acuerdo con el inciso 7.5 de las Bases, "Sólo las Propuestas Técnicas cuyo puntaje total ("Nota Técnica") sea igual o superior a ochenta (80) puntos, serán admitidas para la etapa final de selección (apertura del Sobre N°3 y Adjudicación de la Buena Pro). Las restantes quedarán descalificadas".

2. Calificación de los Sobres No. 2 (Nota Técnica).

El Comité Especial, luego de revisar el informe de Parsons Engineering Science International, Inc. y deliberar sobre el particular, decidió hacerlo suyo en su integridad, de conformidad con lo previsto en el numeral 6.6.2 de las Bases, y en consecuencia resolvió:

a) **CONSORCIO AEROPUERTO LIMA 2000:**

Atendiendo a que según lo señalado precedentemente la propuesta técnica de este Postor no refleja la calidad del enfoque ni el detalle de la misma a un nivel satisfactorio para el Comité Especial, lo cual ha determinado que no obtenga el puntaje mínimo requerido en los rubros Fase Inicial y Fases Subsiguientes del Capítulo "Desarrollo de Infraestructura" (Planes Maestros), ni en el rubro "Cronograma de Desarrollo de Programa y Estimación de Costos de Carga", y tampoco ha alcanzado el puntaje mínimo general requerido por las Bases, constituyendo ambos supuestos causales de descalificación de las Propuestas Técnicas, de conformidad con lo previsto en los numerales 7.2.6 y 7.2.5 de las Bases, respectivamente, se resuelve descalificar al Postor Consorcio Aeropuertos Lima 2000.

b) **CONSORCIO FRANKFURT – BECHTEL – COSAPI:**

Atendiendo a que el Comité Especial no encuentra observaciones negativas al contenido de la Propuesta Técnica de este Postor, acordó aprobar dicha Propuesta Técnica con el puntaje señalado precedentemente.

De conformidad con lo previsto en los numerales 7.2.5 y 1.6.20 de las Bases que rigen la Licitación, se acordó a comunicar a los Postores Calificados Consorcio ADL integrado por VIENA AIRPORT MANAGEMENT S.A.C. SACYR S.A., LOS PORTALES S.A. y FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A., Consorcio Aeropuerto Lima 2000 integrado por Aena Desarrollo Internacional S.A., Unión Fenosa Desarrollo y Acción, Grupo Dragados S.A.A., CESEL S.A. y Consorcio Frankfurt-Bechtel –Cosapi el resultado de la evaluación el día 14 del presente mes.

Finalizado el acto se suscribió el acta respectiva. (Anexo 78)

7.1.21. Comunicación Resultado Sobre N° 2

Con fecha 14 de noviembre del año 2000 se enviaron las cartas CEA-296, 298 y 300 (Anexo 79) a través de las cuales se les informó a los consorcios participantes si estaban aptos para la apertura del Sobre N° 3. Asimismo

se enviaron las cartas CEA 297, 299 Y 301 (Anexo 80) donde se les explicaba a cada uno la calificación de su Sobre N° 2.

7.1.22. Apertura Sobre N°3 - Buena Pro

En la ciudad de Lima, siendo las 9:30 horas del día 15 de Noviembre de dos mil en el Auditorio Principal del Edificio PETROPERU ubicado en la Av. Paseo de la República No. 3361 - San Isidro, se instaló el Comité Especial de Aeropuertos presidido por el Sr. Antonio Jochamowitz Stafford e integrado por los señores José Luis Harmes Bouroncle y Luis Miyahira Higa, con asistencia del Notario Público de Lima Dr. Carlos Augusto Sotomayor Bernós, con el objeto de efectuar el acto de Apertura del Sobre N°3 y Adjudicación de la Buena Pro correspondiente a la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Se dio lectura al procedimiento conforme al cual se desarrollaría el acto público, de conformidad con lo previsto en el punto 8 de las Bases Consolidadas.

A continuación, el Presidente del Comité Especial dió pública lectura del resultado de la evaluación de las Propuestas Técnicas y de las consideraciones que la sustentaron, precisando la Nota Técnica del único Postor Apto Frankfurt-Bechtel-Cosapi: **98.08**.

Seguidamente, el Notario invitó a los representantes legales de los Postores Calificados a subir al estrado a efectos de verificar la integridad de los Sobres No. 3 de Propuesta Económica que había quedado en custodia desde el día 27 de octubre de 2000, expresando aquellos su conformidad.

Acto seguido, se procedió a devolver los Sobres No. 3 de los postores no considerados aptos. Se efectuó la devolución del Sobre No. 3 al representante legal del Consorcio ADL, Sr. Enrique Calcagni. Los Sobres No. 3 de los otros dos Postores Calificados permanecerán en custodia del Notario Público, por no haber sido retirados por sus representantes.

En este momento los representantes legales de los Postores Consorcio ADL y Consorcio Aeropuerto Lima 2000 hicieron entrega al Comité Especial, de comunicaciones referidas al resultado de su evaluación técnica, dejándose constancia de ello en la presente acta.

A continuación se procedió a la apertura del Sobre No. 3 correspondiente al único Postor Apto integrado por las empresas Flughafen Frankfurt Main AG, Bechtel Enterprises Ltd y Cosapi S.A., a fin de determinar si la oferta económica cumple con los requisitos establecidos por las Bases y ser considerada como una Oferta Económica válida.

Luego de la revisión correspondiente, el Presidente del Comité, asistido por el Notario Público y habiéndose determinado que la única Oferta Económica presentada cumple con los requisitos establecidos por el numeral 6.7 de las Bases Consolidadas anunció como Oferta Económica Válida la Oferta presentada por el Postor Consorcio Frankfurt –Bechtel – Cosapi, integrado por las empresas Flughafen Frankfurt Main AG, Bechtel Enterprises Ltd. y Cosapi S.A.

Acto seguido se dio pública lectura al porcentaje ofrecido por dicho Postor Apto, para uso en el cálculo de la Retribución pagadera al Estado Peruano, el cual fue: Cuarenta y seis punto quinientos once por ciento (**46.511 %**) y se procedió a Adjudicarle la Buena Pro.

En este estado, el Postor Consorcio Aeropuerto Lima 2000 hizo entrega al Comité de una nueva comunicación referida a su posición sobre el presente acto. (Anexo 81)

Con lo que se dio por concluido el acto siendo las 11:00 horas, dándose lectura al acta la que fue aprobada y suscrita sin observación (Anexo 82)

7.1.23. Período de Transición

El período de transición empieza desde el día siguiente del otorgamiento de la Buena Pro y se prolonga hasta el día 14 de febrero del año 2001, día en que se entrega el control del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez al Consorcio ganador de la Buena Pro.

Para esto el Comité elaboró un Plan de Trabajo y un cronograma (ver Cronogramas de Inicio y Cierre, Anexo 83), para el seguimiento de las acciones a seguir para la culminación exitosa de dicha entrega.

Las actividades principales señaladas en el cronograma fueron las siguientes:

Nombramientos de encargados de la transición, representando al Comité Especial de Aeropuertos, al Consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi y a CORPAC, definiendo un día de la semana para reunirse con el objeto de identificar los avances logrados.

Independización Inmuebles, actividad que incluyó lo siguiente:

- Desocupación de los inmuebles por el personal de CORPAC en áreas a concesionar.
- Levantar planos y redacción de memorias descriptivas
- Minutas de independización y elevación a Escritura Publica
- Inscripción en Registros Públicos
- Verificación Física de Inmuebles
- Acto de entrega

Formalización de Transferencia, tarea que incluye las siguientes actividades:

- Trámite emisión Dispositivo Legal (transfer.título gratuito)
- Minutas y Escrituras Publicas a favor del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.
- Inscripción en Registros Públicos

Bienes Muebles, tarea que incluye las siguientes actividades:

- Inventario valorizado de Bienes Muebles
- Verificación de Inventario con el Concesionario
- Formalización de transferencia al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.
- Entrega al Concesionario

Reuniones Informativas, éstas se llevaron a cabo con el personal CORPAC, personal ATC, Sub Concesionarios, Líneas Aéreas y Asociaciones Gubernamentales

Contratos Comerciales y de Servicios

Asuntos Varios

- Instalaciones de medidores áreas no entregadas
- Bienes inmuebles

Contrato CORPAC - Concesionario

Fecha de Cierre

- Firma de Cláusula Adicional (p.93 del contrato)
- Ceremonia Oficial

Durante el Periodo de Transición también se llevaron a cabo las gestiones necesarias para la emisión de los siguientes dispositivos legales, condiciones suspensivas para la realización de la Fecha de Cierre:

Resolución Suprema N° 078-2001-EF, del 01 de febrero del 2001 (Anexo 84) con la cual se aprueba la transferencia de bienes y derechos de propiedad de CORPAC S.A. a favor del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, representante del Concedente.

Resolución Ministerial N° 064-2001-MTC/15.01, del 01 de febrero del 2001 (Anexo 85) con la cual aprueban el Convenio de Estabilidad Jurídica celebrando con la empresa Lima Airport Partners S.R.L., sociedad concesionaria constituida por el consorcio ganador Consorcio Frankfurt, Bechtel, Cosapi.

Decreto Supremo N° 022-2001-EF, del 09 de febrero del 2001, (Anexo 86) a través del cual se otorgó garantía del Estado en el contrato de concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Suscripción del respectivo contrato de garantía del Estado a favor de la Sociedad Concesionaria Lima Airport Partners SRL.

Asimismo se elaboró el Contrato de Colaboración Empresarial y atribución de responsabilidades y obligaciones suscrito entre la Sociedad Concesionaria, Lima Airport Partners SRL y CORPAC en cumplimiento de lo pactado en el Anexo 9 del Contrato de Concesión.

Dicho contrato se elaboró con la participación del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, la Dirección de Aeronáutica Civil y las partes contratantes con asistencia del Comité Especial de Aeropuertos.

De igual manera se efectuó una actualización de los Anexos 2 y 12 del Contrato de Concesión. El primero referido a los bienes de la concesión y el segundo a los contratos comerciales celebrados por CORPAC S.A. pero que debían ser respetados por el Concesionario hasta su vencimiento.

Dichas actualizaciones se debieron a que desde la fecha que se entregó la versión final del contrato de concesión y la fecha de la etapa de transición, se realizaron movimientos de bienes a otras áreas, dadas de bajas de algunos bienes, así como también se encontraron bienes no considerados en el anexo inicial, de igual manera sucedió con el anexo 12 y los contratos comerciales, de los cuales algunos tuvieron que ser ampliados en su plazo de vigencia, otros terminaron y otros que tampoco fueron tomados en cuenta.

7.1.24. Fecha de Cierre

El día 14 de febrero se llevó a cabo la ceremonia de cierre y firma de contrato en el auditorio principal de Petroperú.

El acto se inició en presencia del Presidente del Consejo de Ministros Dr. Javier Pérez de Cuellar y otros ministros asistentes, entre éstos el señor Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción señor Luis Ortega Navarrete, quien en representación del estado firmaría el contrato de concesión.

Después de las palabras iniciales se dio paso a los siguientes actos:

- A. Cumplimiento de las siguientes condiciones establecidas para la fecha de cierre, conforme a lo establecido en el numeral 9.2 de las bases y la cláusula 11 del contrato de concesión:
- Entrega de la licencia de operación
 - Entrega de la garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión.
 - Declaración jurada suscrita por los representantes de la empresa concesionaria de haber obtenido los consentimientos, aprobaciones y reconocimientos a que se refiere el punto 11.1.5 de las bases de la licitación.
 - Las pólizas de seguros a que se refiere el punto 11.1.6 del contrato de concesión.
 - Declaración jurada suscrita por el representante legal de la empresa concesionaria de no tener ninguna acción, procedimiento, proceso, investigación, auditoría, reglamento o ley a que se refiere el punto 11.1.7 de las bases.
 - Entrega del testimonio de la escritura de constitución de la sociedad Lima Airport Partners S.R.L. en la que consta que su objeto social es fungir como concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, debidamente inscrito en la partida electrónica N° 11250416 en el registro de personas jurídicas del Registro Mercantil de Lima.
 - Entrega del testimonio de la escritura pública de aumento de capital de la empresa concesionaria a la suma equivalente a US\$ 30'000,000.00 inscrita en el registro de personas jurídicas del Registro Mercantil de Lima.
 - Copia certificada debidamente inscrita del poder otorgado por la empresa concesionaria a favor del señor Gustavo Morales Valentín.
 - Declaración jurada suscrita por el representante legal de la empresa concesionaria dando cumplimiento al punto 11.1.11 del contrato de concesión.

-
- Entrega del cheque de gerencia del banco de Crédito del Perú N° 01382839 7 002 193 0000000222 10 por la suma de US\$ 3'500,000.00 a la orden de la Dirección Ejecutiva Fopri.
 - Entrega de cuatro convenios de estabilidad jurídica suscritos con Cosapi S.A. del Perú, Flugafen Frankfurt Main Aktengesellschaft de Alemania, Bechtel Enterprises International Ltd. De Islas Gran Caiman y de Lima Airport Partners SRL del Perú.
- B. Suscripción del contrato de concesión a cargo de los señores Gustavo Morales Valentín en representación de la Sociedad Concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. y en representación del Estado Peruano el Ministro de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, señor Luis Ortega Navarrete.
- C. Luego Lima Airport Partners entregó al señor Alberto Pascó-Font Quevedo, Director Ejecutivo de la COPRI, el cheque de gerencia a favor de la Dirección Ejecutiva FOPRI por la suma de US\$ 3.5 millones, por concepto de reembolso por gastos del proceso efectuados por el Estado.

Asimismo se dejó constancia de la devolución de la Carta Fianza de Seriedad de Oferta N° D 193-236212 emitida por el Banco de Crédito del Perú por la suma de US\$ 10'000,000.00 al Sr. Gustavo Morales Valentín.

Finalizado el acto a las 10:45 a.m. se procedió a suscribir el acta respectiva (Anexo 87).

7.2. DOCUMENTOS PRINCIPALES

7.2.1. BASES DE LA SUBASTA PUBLICA ESPECIAL INTERNACIONAL

Se presentan las Bases de la Subasta como anexo del presente libro Blanco. (Anexo 88)

Las características principales de las Bases que rigen la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, son las siguientes:

Modalidad de la Subasta Licitación Pública Especial
Internacional

Etapas de la Subasta:

- Etapa de Precalificación
- Etapa de Calificación
- Recepción de los Sobres N°s. 1, 2 y 3
- Evaluación del Sobre N° 1.
- Evaluación y calificación de la Propuesta Técnica (Sobre N° 2)
- Evaluación de la propuesta económica (Sobre N° 3) y adjudicación de la Buena Pro.

Requisitos para la precalificación

Se precalificó únicamente al operador, el mismo que deberá tener al menos, una participación accionaria del 15% de la sociedad concesionaria y mantener esta participación por lo menos durante los primeros ocho años de la concesión. Después de esta fecha, el operador deberá mantener una participación no menor al 10%, pudiendo vender o de otra manera transferir su participación a otro operador, siempre y cuando iguale o supere las condiciones del precalificado.

Se requerirá que demuestren experiencia en distintos rubros, siendo los principales elementos, los siguientes:

- Experiencia en la Explotación de terminales de pasajeros de aeropuertos e infraestructura suplementaria (estacionamiento, vías de acceso, etc.).
- Experiencia en la operación y el mantenimiento de servicios de apoyo en tierra a aeronaves comerciales.
- Experiencia en la Explotación de uno o más aeropuertos o terminales de primer nivel con un total no menor a nueve millones (9'000,000) de pasajeros anuales y que incluya aeropuertos nacionales e internacionales. Por lo menos uno de

los aeropuertos o terminales deberá tener un movimiento anual igual o superior a los siete millones (7'000,000) de pasajeros.

Contenido y Calificación del Sobre N° 2 Propuesta Técnica

La misma debe contener los siguientes estudios:

- a) Experiencia en operación aeroportuaria.
- b) Desarrollo de la Infraestructura (Planes Maestros) detallando:
 - Programa a ejecutar durante la fase inicial (8 primeros años), dentro del cual debe incluir obras a ejecutar por un monto de US\$ 100'000,000.00 durante los primeros tres años y seis meses de Vigencia de la Concesión así como las mejoras en servicios a ser ejecutadas durante los primeros seis (6) meses de vigencia de la concesión.
 - Programa a ejecutar durante la Fase subsiguiente (siguientes 22 años)
 - Obras complementarias
- c) Plan Comercial, administrativo y de negocios
- d) Programa de mantenimiento del Aeropuerto y Complejo terminal
- e) Cronograma de Desarrollo.

Puntajes máximos:

- a) Quince (15) en Experiencia en operación aeroportuaria
- b) Cincuenta (50) puntos por el Desarrollo de Infraestructura, cuyo desagregado es el siguiente:
 - Fase Inicial, veinticuatro (24) puntos
 - Fase subsiguiente, dieciséis (16) puntos
 - Obras complementarias, diez (10) puntos
- c) Veinte (20) puntos por el Plan de Comercial, administrativo y de negocios
- d) Cinco (05) puntos por el Cronograma de Desarrollo

- e) Diez (10) puntos por el Programa de Mantenimiento

Sólo las propuestas técnicas cuyo puntaje total sea igual o superior a ochenta (80) puntos serán admitidas a la etapa final.

Los postores que obtengan en uno de los rubros un puntaje inferior al mínimo quedarán también descalificados.

Puntajes mínimos:

- a) Treinta (30) puntos por el Desarrollo de Infraestructura, cuyo desagregado es el siguiente:
- Fase Inicial, dieciocho (18) puntos
 - Fase subsiguiente, doce (12) puntos
 - Obras complementarias, cero (0) puntos.
- b) Dieciséis (16) puntos por el Plan comercial, administrativo y de negocios
- c) Cuatro (04) puntos por el Cronograma de Desarrollo
- d) Ocho (08) puntos por el Programa de Mantenimiento
- e) Doce (12) puntos por experiencia en operaciones aeroportuarias

Propuesta Económica

Calificación de la Propuestas Económicas:

Se adjudicará la Buena Pro al Postor que presente la Mejor Oferta Económica (El porcentaje más alto sobre sus ingresos brutos para efectos del cálculo de la Retribución).

Se eliminará la propuesta económica cuyo porcentaje ofrecido sea inferior al 20%.

Garantías exigidas:

Carta Fianza o carta de Crédito Stand By, para garantizar los siguientes conceptos:

- Reconsideración y/o apelación de la Calificación por US\$ 30,000.00
- Impugnación de la Adjudicación de la Buena Pro 1% del monto total de la inversión.
- Validez y Seriedad de la Oferta por US\$ 10'000,000.00
- Garantía de Fiel cumplimiento del contrato US\$ 30'000,000.00

7.2.2. CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORA, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACION DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

El contrato consta de veintiséis (26) cláusulas, una cláusula adicional y veinte (20) anexos.

Se adjunta como anexo al presente documento la versión completa del documento. (Anexo 89)

Partes que suscribirán el contrato:

ENTE CONCEDENTE: El Estado Peruano actuando a través del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

CONCESIONARIO: Persona jurídica nacional constituida por los integrantes del Consorcio que obtuvieron la buena pro en la Licitación.

Principales cláusulas que integran el contrato:

OBJETO: Establecer los derechos y obligaciones de las Partes en relación con el acto administrativo mediante el cual se otorga la Concesión por el Concedente al Concesionario

PLAZO: Treinta (30) años, con una prórroga automática, a petición del Concesionario, de diez (10) años adicionales. De ejercer el Concesionario dicha opción, deberá comunicarla al Concedente antes del año 27 de vigencia de la concesión.

PRÓRROGA ADICIONAL: La Concesión podrá ser prorrogada discrecionalmente por el Concedente a solicitud del Concesionario. El Concedente procederá a evaluar tal solicitud, siempre y cuando el OSITRAN certifique que el Concesionario cumplió con mantener el Aeropuerto, en todos sus ámbitos en el nivel B de IATA o el que lo sustituya; sin perjuicio de su derecho de renegociar el monto de la Retribución de considerarlo pertinente.

1. Prerrogativas del concedente:

El Concesionario requerirá la aprobación previa y por escrito del Concedente, quien no la negará injustificadamente, para llevar a cabo o adoptar cualquiera de los siguientes actos o medidas:

- a) Incorporación de nuevos socios mediante cualquier modalidad o su reemplazo; reducción de capital, emisión de obligaciones convertibles en acciones, inscripción de cualquier serie de acciones de la empresa en cualquier bolsa de valores, cambio de objeto social, transformación, fusión, escisión o disolución de la sociedad y constitución de garantías reales sobre bienes sociales, salvo lo que considere el Contrato, que no constituyan Mejoras, para respaldar obligaciones distintas a las de la propia empresa;
- b) Ceder su posición contractual, o de cualquier forma sustituir a cualquier Inversionista Estratégico, a fin de asegurar que quien obtuvo la buena pro efectivamente actúe como Concesionario durante la Vigencia de la Concesión;

-
- c) Designar a los Acreedores Permitidos que gozarán, en su caso, de las garantías del Fideicomiso, o de la Hipoteca o de la garantía sobre los ingresos del Concesionario, con el propósito de controlar el origen de los recursos y la viabilidad económica del Aeropuerto;
 - d) Reducir la participación del Operador Principal en el capital del Concesionario, con el propósito de asegurarse que el Operador Principal continúe comprometido con la operación del Aeropuerto durante la Vigencia de la Concesión.

2. Garantía de fiel cumplimiento del contrato:

Carta Fianza o Carta de Crédito Stand By, por la suma de US\$ 30'000,000, la que podrá ser reducida gradualmente por el Concesionario en proporción directa a la inversión efectuada en Mejoras Obligatorias por el Concesionario hasta alcanzar la suma de US\$10'000,000.00 (Diez Millones de Dólares) y previa verificación de la ejecución de aquellas por OSITRAN. La Garantía de Fiel Cumplimiento nunca podrá ser inferior a la suma de US\$10'000,000.00 (Diez Millones de Dólares) durante la Vigencia de la Concesión.

3. Retribución:

Es el monto a ser pagado trimestralmente al Concedente por el Concesionario, que será la cantidad mayor de las siguientes: (a) el resultado de aplicar el Porcentaje a los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente, o (b) US\$3'000,000.00 (tres millones de Dólares) por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión, US\$3'500,000.00 (tres millones quinientos mil Dólares) por cada trimestre durante los años cuarto, quinto y sexto de Vigencia de la Concesión, y US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) por cada trimestre durante los años séptimo y octavo de Vigencia de la

Concesión. A partir del noveno año de Vigencia de la Concesión OSITRAN calculará esta cantidad mínima de modo que sea igual en valores constantes a US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) trimestrales, ajustados de acuerdo al índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (*Consumer Price Index*), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*the Bureau of Labor Statistics*), sobre bases anuales acumulativas.

4. Ingresos Brutos:

Significará todo ingreso, sin considerar el impuesto que se aplique a la transferencia de bienes o prestación de servicios, que perciba el Concesionario y sus Filiales, por todas las fuentes de ingreso provenientes de cualquier actividad, operación, negocio, ventas y/o prestación de servicios realizados en el Aeropuerto. Se ha precisado la exclusión de aquellos ingresos de las filiales que se duplicarían en la contabilización, los pagos que eventualmente recibiría un miembro del consorcio o su filial por la construcción de obras en el aeropuerto así como los montos destinados para CORPAC S.A. por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) internacional y por la tarifa de aterrizaje y despegue.

5. Forma de pago de la Retribución:

La Retribución será pagadera trimestralmente a más tardar el último Día Útil del mes inmediato siguiente, comenzando después del final del primer trimestre del primer Año de Concesión y terminando el último Día Útil del mes inmediatamente siguiente al final del último Año de Concesión o las prórrogas de la Concesión.

6. Garantías que podrá ofrecer el Concesionario para obtener financiación:

-
- a) Establecer una garantía fiduciaria sobre los Bienes de la Concesión; o
 - b) Establecer Hipoteca sobre su derecho de concesión, conforme a la Ley 26885; o
 - c) Con la previa autorización del Concedente, constituir garantía sobre sus ingresos para garantizar obligaciones derivadas de la propia Concesión y de su explotación; con exclusión de cualquier otra garantía sobre la Concesión o los Bienes de la Concesión.

Adicionalmente los accionistas o socios del Concesionario podrán dar en prenda sus acciones o participaciones sociales, siempre y cuando la adquisición, en remate o en ejecución de garantías, de las acciones o participaciones sociales en favor de determinada Persona cuente con la aprobación previa, específica y por escrito del Concedente.

7. Terminación de la Concesión por el Concesionario.-

En caso que el Concedente (a) no proporcione al Concesionario el control del Aeropuerto en la Fecha de Cierre de manera tal que afecte el cumplimiento sustancial de la Concesión y del presente Contrato por parte del Concesionario, (b) no respete los términos del Fideicomiso, la Hipoteca o la garantía sobre los ingresos del Concesionario a los que se refiere la Cláusula 21 o (c) habiéndose culminado el proceso de adquisición de la totalidad de los terrenos descritos en el Apéndice 1 del Anexo 11, no entregue al Concesionario los inmuebles objeto del mismo, previa notificación hecha por el Concesionario al Concedente con treinta (30) días calendario de anticipación, el Concesionario podrá terminar la Concesión y recibir del Concedente, en un plazo no mayor de un (01) año, contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto,

para lo casos b) y c) del presente numeral una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libres definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.

Para realizar las proyecciones en la obtención del flujo de caja libre esperado, se tomará en cuenta los resultados e información correspondiente al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de por lo menos cuatro (04) años inmediatamente anteriores a la fecha de Caducidad.

El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario.

8. Resolución Opcional Por Parte del Concedente.-

En cualquier momento y a su discreción, el Concedente podrá resolver la Concesión y recuperar el control del Aeropuerto mediante notificación previa y por escrito al Concesionario con por lo menos seis (6) meses de anticipación.

En el supuesto indicado en el párrafo anterior, el Concedente deberá pagar al Concesionario, en un plazo no mayor de un (01) año contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto, una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libres definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario,

descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.

La metodología para obtener dichos flujos de caja libre se realizará considerando los mismos términos y condiciones descritos en la Cláusula 15.5.

El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario.

9. Licencia de Operación:

El Concedente se compromete a que a la Fecha de cierre, el Concesionario tenga la Licencia de Operación requerida para operar el Aeropuerto.

10. Mejoras:

El Concesionario se compromete a ejecutar durante los primeros ocho años de Vigencia de la Concesión las mejoras obligatorias que ofrecerá en su Propuesta Técnica (anexo 6 del contrato); dentro de estas mejoras está la de instalar mangas al cuarto año de vigencia de la concesión.

Durante los siguientes veintidós (22) años el Concesionario ejecutará la mejoras eventuales, cuya construcción se determina en función al cumplimiento de los criterios para implementar la infraestructura aeroportuaria (anexo 19) los mismos que están basados en el volumen de tráfico y otras consideraciones que se den el transcurso ordinario de la operación del Aeropuerto.

Por excepción, durante el Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, el Concesionario está obligado a tener lista para entrar en operación la segunda pista de aterrizaje al final del undécimo año de vigencia de la concesión.

11. Mejoras Obligatorias

El Concesionario está obligado a iniciar la construcción de las Mejoras Obligatorias dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la Fecha de Cierre y concluir la construcción de las Mejoras Obligatorias antes de la finalización del Periodo Inicial.

Durante los primeros tres y medio años de Vigencia de la Concesión, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 100,000,000.00 (cien millones de dólares americanos) del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Periodo Inicial, conforme al Anexo 6 del presente Contrato.

12. Equilibrio Económico:

- 12.1 Si por cambios en las Leyes Aplicables (que no se vinculen con lo estipulado en los convenios de estabilidad jurídica a que se refiere la Cláusula 25.1 del Contrato ni a las disposiciones establecidas en las Normas, que son aquellas vinculadas a los actos de poder ordinario sobre la relación contractual y la prestación de servicios involucrados) y que tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la inversión, titularidad u operación del Aeropuerto; o al presente Contrato los Ingresos Brutos anuales del Concesionario se redujeran en un 15% o más con respecto al promedio de los ingresos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores, se considerará que el

equilibrio económico del Contrato se ha visto significativamente afectado.

En tal caso, el Concesionario podrá, cada dos años de Vigencia de la Concesión y dentro de los primeros treinta días siguientes de vencido dicho plazo, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para restablecer el equilibrio económico existente a la Fecha de Cierre. Estas soluciones y procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las Tarifas y de la Vigencia de la Concesión.

- 12.2 Procedimiento de Modificación: Recibida las solicitudes de modificación, OSITRAN correrá traslado de la misma al Concedente, así como la correspondiente sustentación técnica presentada por el Concesionario, dentro de los siguientes tres (3) días calendario de su recepción. Recibida la opinión técnica de OSITRAN, el Concedente se pronunciará en un plazo máximo de treinta (30) Días Útiles, debiendo informar expresamente si rechaza la propuesta por considerar que no existe ruptura del equilibrio económico financiero en los términos establecidos en la presente Cláusula o si está en desacuerdo con la medida propuesta por el Concesionario para restablecer dicho equilibrio.

La discrepancia sobre si existe ruptura del equilibrio económico financiero será resuelta de conformidad con los mecanismos de solución de controversias regulados en la Cláusula 17 del Contrato (arbitraje), salvo el caso que las soluciones y procedimientos propuestos por el Concesionario se refieran a la modificación del régimen tarifario vigente, caso en el

cual la solicitud del Concesionario será resuelta por el OSITRAN, conforme al procedimiento que se establecerá por resolución de su Consejo Directivo, por ser la regulación del sistema tarifario una función legal de dicho organismo.

- 12.3 Al final del cuarto año de Vigencia de la Concesión, OSITRAN por iniciativa propia o a solicitud del Concesionario, podrá efectuar una revisión y modificación de las Tarifas Máximas, siempre que dicha revisión y modificación sea necesaria debido a una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico del presente Contrato, a base de las tarifas y de los otros ingresos cobrados por el Concesionario, los mismos que serán evaluados y calificados por OSITRAN a dicho efecto y comparados con los costos relativos a un sistema eficiente de gestión determinado por OSITRAN. El Concesionario deberá proporcionar toda la información relativa a sus ingresos que OSITRAN pueda requerir para los efectos de lo estipulado en la presente Cláusula.

Para efectos de la cláusula 26.5 deberá entenderse como una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico, aquella variación que sea igual o mayor a cuatro (4) puntos porcentuales del promedio de las tasas de crecimiento observadas durante los primeros cuatro años de Vigencia de la Concesión con respecto a la tasa promedio implícita en el pronóstico de pasajeros (nacional e internacional) de Lima Base que establece el cuadro 1.7 de la sección 5.0 del Anexo 6 de las Bases.

13. Supervisión de Obras:

Para la supervisión de la ejecución de las Mejoras a cargo del Concesionario, OSITRAN contará con el apoyo de una entidad privada especializada de reconocido prestigio, seleccionada por OSITRAN mediante licitación pública internacional. La entidad seleccionada deberá informar periódica y regularmente del avance de las obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información, así como al Concesionario. El Concesionario pagará a la entidad especializada, periódicamente al ser requerido, los gastos y honorarios que OSITRAN apruebe para la supervisión de la ejecución de las Mejoras. En todo caso, el costo de la supervisión, incluido el impuesto que se aplica al valor agregado en la transferencia de bienes o prestación de servicios, a ser asumido por el Concesionario, podrá ser aprobado por OSITRAN hasta por el cinco por ciento (5%) de la inversión necesaria para la construcción de las Mejoras, incluido el impuesto que se aplica al valor agregado en la transferencia de bienes o prestación de servicios o hasta por el porcentaje menor de dicha inversión que la entidad privada especializada haya ofrecido en la Licitación Pública Internacional.

14. Pago al FONCEPRI

El Concesionario pagara anualmente un monto equivalente al 2% de la Retribución y como parte ella.

15. Garantía del Estado

El Concedente durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio

de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de, cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.

16. De la entrega de las áreas destinadas para la ampliación del Aeropuerto

El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente dentro del plazo máximo de cuatro (4) años contados a partir de la Fecha de Cierre. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras.

El siguiente es el índice de los anexos al contrato:

ANEXOS

- Anexo 1: Memoria Descriptiva del Aeropuerto
- Anexo 2: Bienes de la Concesión
 - Bienes muebles
 - Bienes inmuebles
 - Sistemas de Informática
- Anexo 3: Operaciones que se llevan a cabo en el Aeropuerto.
- Anexo 4: Seguridad Integral del Aeropuerto
- Anexo 5: Política sobre tarifas
- Anexo 6: Propuesta Técnica (Concesionario)
- Anexo 7: Fuerzas Armadas y Policiales en el Aeropuerto
- Anexo 8: Sistema de abastecimiento de combustible

-
- Anexo 9: Interrelación de Corpac S.A. con el Concesionario
- Anexo 10: Entidades del Estado Peruano que realizan funciones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
- Anexo 11: Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto
- Anexo 12: Relación de contratos vigentes
- Anexo 13: Garantía de fiel cumplimiento (modelo)
- Anexo 14: Requisitos Técnicos Mínimos
- Anexo 15: Inversionistas Estratégicos
- Anexo 16: Litigios, hechos adversos (a ser proporcionado por el Concesionario)
- Anexo 17: Jurisdicción del Concesionario (a ser proporcionado por el Concesionario)
- Anexo 18: Relación de Acciones de Capital del Concesionario (a ser proporcionado por el Concesionario)
- Anexo 19: Criterios para implementación del desarrollo de la infraestructura aeroportuaria
- Anexo 20: Planos

