



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

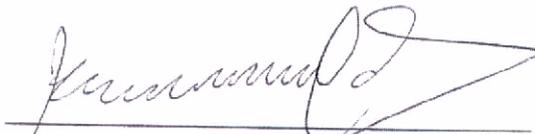
Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

**ACUERDO N° 1671-491-14-CD-OSITRAN
de fecha 03 de enero de 2014**

Vistos, el Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, el Oficio N° 456-2013/PROINVERSION/DE remitido por PROINVERSION el 16 de diciembre de 2013 adjuntando la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, así como los Oficios N° 081 y N° 088-2013/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12, mediante los cuales PROINVERSIÓN remitió información complementaria; y, según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo de OSITRAN, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27332 y el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, así como en lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF, acordó por unanimidad:

- a) Emitir opinión favorable sujeta a la condición de que PROINVERSION incluya las modificaciones y sugerencias a la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, contenidas en el Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN, cuyo contenido queda aprobado a través del presente Acuerdo.
- b) Notificar a PROINVERSIÓN el presente Acuerdo, así como copia del Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN.
- c) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original.



JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Secretario Técnico del Consejo Directivo



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO



SCD: Para envío de Consejo Directivo



INFORME N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN



Para : **WILLIAM BRYSON BUTRICA**
Gerente General (e)

De : **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica



Asunto : Opinión sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC).

Fecha : 27 de diciembre de 2013

I. OBJETO

1. El objeto del presente Informe es emitir opinión respecto de la Versión Final del "Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC), recibido con fecha 16 de diciembre de 2013, mediante Oficio N° 456-2013/PROINVERSIÓN/DE.

II. ANTECEDENTES

2. En el marco del proceso de coordinación interinstitucional llevado a cabo por OSITRAN respecto a los proyectos de inversión a cargo de PROINVERSIÓN, desde el mes de enero del presente año el personal técnico de OSITRAN ha llevado a cabo reuniones de trabajo con funcionarios de las entidades públicas involucradas en el presente proyecto de inversión, tales como: PROINVERSIÓN, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Economía y Finanzas.
3. Asimismo, en diversas oportunidades, OSITRAN ha remitido a PROINVERSIÓN comentarios, observaciones y aportes, respecto de las distintas versiones de contrato, remitidas en forma previa a la remisión formal de la Versión Final de Contrato, recibida por nuestra entidad el 16 de diciembre de 2013. Así, se ha trabajado aportes respecto al primer proyecto de contrato, publicado el 7 de marzo del 2013; segundo proyecto de contrato publicado el 19 de abril de 2013; tercer proyecto de contrato publicado el 4 de julio de 2013; así como de la cuarta versión de contrato publicada el 28 de octubre de 2013.
4. Dichos comentarios fueron enviados vía correo electrónico a PROINVERSIÓN, con la finalidad de coadyuvar a que la versión final del contrato de concesión, pueda ser una generada por el esfuerzo de cooperación interinstitucional, en cuyo marco hemos venido participando durante varios meses conjuntamente con dicha Institución y las entidades del Estado antes referidas.



5. Mediante Oficio N° 456-2013/PROINVERSION/DE recibido con fecha 16 de diciembre de 2013, PROINVERSION remitió la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, aprobado por el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PROINTEGRACIÓN, así como el Modelo Económico Financiero del citado proceso.
6. Con fecha 18 de diciembre del 2013, mediante oficio N° 093-13-GRE-OSITRAN, se solicita a PROINVERSIÓN información adicional a fin de emitir la opinión requerida, incluyendo los siguientes documentos: Informe Económico Financiero, elaborado por el asesor de transacción, que explique el sustento de los escenarios de demanda contemplados en el modelo económico – financiero, así como otros aspectos; Informe tarifario que sustenta las tarifas propuestas, en el caso de que esta información no se encuentre en el Informe Económico Financiero; Matriz de distribución o asignación de riesgos y el informe que la sustenta; información sobre la forma de cálculo del factor de competencia mediante el cual se adjudicará la concesión al mejor postor; y la justificación del spread de 2,5% que se considera en la tasa de descuento de la fórmula que aparece en el apartado x del numeral 1.2, en el que se trata del desembolso del PAO, del Anexo 23 - Apéndice 1 sobre el cofinanciamiento.
7. Mediante Oficio N° 81-2013/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12 recibido con fecha 18 de diciembre de 2013, PROINVERSIÓN envía la información solicitada mediante el Oficio N° 093-13-GRE-OSITRAN.



III. MARCO LEGAL

8. La competencia de un órgano administrativo comprende la esfera de atribuciones encomendadas por el ordenamiento jurídico a una entidad; por ende, contiene el conjunto de funciones y facultades que pueden ser ejercidas por la Administración. Así, de acuerdo al artículo 61° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), la competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la Ley, y es reglamentada por las normas que de aquella se derivan.
9. El artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ley de Creación de OSITRAN), establece que la misión de este Organismo es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.
10. Para tal efecto, el artículo 6° de la citada norma, concordado con el artículo 3° de la Ley 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión privada en Servicios Públicos (en adelante la Ley Marco de los Organismos Reguladores) prevé que este tipo de entidades ejercen las funciones: a) Normativa, b) Reguladora, c) Supervisora, d) Fiscalizadora y Sancionadora, y e) Solución de Controversias y de Reclamos.
11. El numeral 3.2 del artículo 3° de la Ley Marco de los Organismos Reguladores, dispone de modo expreso que dichas funciones serán ejercidas con los alcances y limitaciones que se establezcan en sus respectivas leyes y reglamentos; por tal motivo, el alcance de las mismas no puede verse limitado por normas de distinta naturaleza, así como tampoco por un contrato de concesión.



12. El 13 de mayo de 2008, se publicó el Decreto Legislativo N° 1012, que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada (en adelante, Ley Marco de APP's).
13. El numeral 9.3 del Artículo 9° de la Ley Marco de APP's, establece que el diseño final del contrato de Asociación Público-Privada, a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada correspondiente, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles respecto a las materias de su competencia; agregando que si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Asimismo, se establece que se requerirá la opinión del Organismo Regulator correspondiente, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo, añadiendo que los informes y opiniones se formularán una sola vez por cada entidad, salvo que el Organismo Promotor de la Inversión Privada solicite informes y opiniones adicionales.
14. En ese mismo sentido, el numeral 9.5 establece que las modificaciones que se produzcan a la Versión Final del Contrato de Asociación Público-Privada, que impliquen cambios significativos en los parámetros económicos, incluyendo las garantías establecidas, durante la fase de promoción de la inversión o la implementación del proyecto de inversión, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles respecto a las materias de su competencia, destacando que si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Del mismo modo, la norma establece que se requerirá la opinión del Organismo Regulator, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo; precisándose que los criterios operativos requeridos para su implementación serán establecidos en el Reglamento.
15. El 9 de diciembre de 2008, se publicó el Decreto Supremo N° 146-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 (en adelante, Reglamento de la Ley Marco de APP's). El artículo 11° del referido dispositivo reglamentario establece que la Opinión del Regulator a que se refiere el numeral 9.3 de la Ley Marco de APP's, se restringirá a los temas tarifarios, facilidades esenciales y calidad del servicio, los que deberán aparecer en capítulos específicos en el contrato.
16. Con relación a lo anterior, es necesario apuntar que la opinión técnica de OSITRAN sobre nuevos contratos de concesión, forma parte de la función supervisora de este Organismo Regulator comprendida en la Ley Marco de APP's y la Ley de Creación de OSITRAN; precisándose además que de acuerdo al artículo 37¹ del Reglamento General de OSITRAN, la aludida opinión técnica, debe incluir las materias referidas al régimen tarifario del Contrato, condiciones de competencia y de acceso a la infraestructura, aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos a la calidad y oportuna prestación de los servicios, y a los mecanismos de solución de controversias derivadas de la



¹ Artículo 37.- Opinión Previa y Supervisión de los contratos.

A fin de guardar concordancia entre las funciones sujetas a su competencia y la de supervisar los contratos de concesión correspondientes, el OSITRAN, a través del Consejo Directivo, deberá emitir opinión previa a la celebración de cualquier contrato de concesión referido a la INFRAESTRUCTURA. El referido pronunciamiento incluirá materias referidas al régimen tarifario del contrato, condiciones de competencia y de acceso a la INFRAESTRUCTURA, aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos a la calidad y oportuna prestación de los servicios, y a los mecanismos de solución de controversias derivadas de la interpretación y ejecución de los contratos de concesión, así como a las demás materias de competencia del OSITRAN.
(...)

interpretación y ejecución de los contratos, así como a las demás materias de competencia del OSITRAN.

17. La referida disposición normativa precisa el alcance de lo dispuesto en la Ley 27701, Ley que establece disposiciones para garantizar la concordancia normativa entre los procesos de privatización y concesiones con la legislación regulatoria; constituyendo un mecanismo de control de los aspectos regulatorios aplicables sobre el contenido de los procesos de concesión de infraestructura de transporte de uso público implementados por PROINVERSION, para cautelar el respeto al régimen regulatorio establecido.
18. En ese orden normativo, la naturaleza operativa de la restricción establecida en el Reglamento de la Ley de APP, respecto de la opinión que solicita PROINVERSION al Regulador sobre los temas tarifarios, facilidades esenciales y calidad del servicio, no limita o recorta el alcance –fuera de la esfera de la opinión favorable requerida- del pronunciamiento del Regulador sobre las demás materias de competencia de OSITRAN, que no han sido modificadas o eliminadas por sus respectivas leyes ni reglamentos-.

IV. DE LA MATERIA CONTRACTUAL OBJETO DE OPINIÓN

19. De conformidad con el marco legal expuesto en el acápite previo, la emisión de la opinión técnica de este Organismo Regulador respecto de la última versión del contrato de concesión remitido por PROINVERSIÓN, se circunscribirá a las materias regulatorias de competencia de OSITRAN.
20. En ese contexto, y atendiendo a que el título habilitante de la concesión es de naturaleza unitaria y responde a una causa única; encontrándose así, vinculados los aspectos regulatorios de competencia de OSITRAN, a los temas tarifarios, de facilidades esenciales y calidad del servicio, el presente informe técnico contendrá -en lo que corresponda- el análisis y comentarios sobre dichos temas, y sobre las demás materias regulatorias de competencia de OSITRAN, a efectos que PROINVERSION los tenga en consideración para una mejor aplicación del contrato de concesión, observando el régimen regulatorio establecido.

V. ANÁLISIS

21. El análisis desarrollado en la presente sección se ha realizado tomando en consideración la siguiente información, remitida por PROINVERSION mediante Oficio N° 456-2013/PROINVERSIÓN/DE y Oficio N° 81-2013/PROINVERSION/DPI/SDGP/JPAP.12:
 - “La Versión Final del Contrato de Concesión” (al 16.12.2013) del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (en adelante, el Proyecto de Contrato);
 - El Modelo Económico Financiero; y,
 - La Matriz de Riesgos y su informe sustentatorio.
22. Asimismo, se ha considerado las Bases y la información pública disponible contenida en el Portal Institucional de PROINVERSION (www.proinversion.gob.pe) a la fecha de elaboración del presente Informe.



V.1. Principales características de la Concesión

23. El modelo de Concesión propuesto por PROINVERSIÓN contempla las siguientes características:

Modalidad	:	Etapa 1 y parte de Etapa 2 de Ejecución de Obras Cofinanciada. Etapa de Operación Auto sostenible
Actividades de la Concesión	:	Diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco.
Plazo de la Concesión	:	Cuarenta (40) años, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato.
Inversión proyectada referencial	:	USD ² 741,631,645
Ingresos del Concesionario	:	El pago de los conceptos de PPO y PAO se financia con el Cofinanciamiento ³ del Concedente. Adicionalmente recibirá ingresos por tarifas, cargos de acceso y precios.



24. Visto lo anterior, a continuación, se emitirá opinión sobre esta versión del Proyecto de Contrato, teniendo en consideración los siguientes criterios generales, basados en las funciones que otorga a OSITRAN la Ley N° 27701 y el Artículo 37º del Reglamento General de OSITRAN, y en los Lineamientos para la Emisión de Opinión de los Proyectos de Contratos de Concesión:



- Mantener una distribución equilibrada y razonable de los riesgos y prestaciones entre las Partes;
- Incentivar y promover la eficiencia en la provisión de los servicios relacionados con la infraestructura;
- Preservar la continuidad y sostenibilidad del servicio público y de la Concesión, a lo largo de la vigencia del Contrato de Concesión; y,
- Respetar las funciones, competencias y roles asignados en el marco institucional a las diversas entidades del Estado.

25. Los temas materia de análisis seguirán el orden establecido en el Artículo 11º del Reglamento de la Ley Marco de APPs, y la normatividad vigente expuesta en el presente informe.



² De acuerdo con el Modelo Económico Financiero, remitido por PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 456-2013/PROINVERSIÓN/DE.

³ De acuerdo con el Apéndice 3 del Anexo XI:

Cofinanciamiento anual = PRM + PAMPI + PAMO – (Recaudación de Peaje – Provisión de Emergencia Vial).

V.2. De los aspectos tarifarios

I.2. De los aspectos relativos a las Tarifas en la propuesta de contrato de concesión

I.2.1. Definiciones relacionadas a las Tarifas en el contrato

26. Con la finalidad de proporcionar mayor claridad al Contrato de Concesión se proponen algunos cambios en las definiciones vinculadas a tarifas.

I.2.1.1. Definición de Servicios Aeroportuarios

27. La definición de servicios aeroportuarios hace referencia a los servicios normales y habituales que brindará el AICC para el transporte de pasajeros y carga. Con respecto a la definición anterior, resulta más preciso vincular la definición al intercambio en el modo de transporte de pasajeros, entre el transporte terrestre y el transporte aéreo.

28. En este contexto, se propone la siguiente definición para los servicios aeroportuarios:

1.108 "Servicios Aeroportuarios", son los servicios normales y habituales del aeropuerto que permiten el intercambio modal en el transporte de pasajeros, así como aquellos servicios prestados a las aeronaves para que puedan completar la cadena logística en una relación origen destino, conforme las definiciones de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias.

I.2.1.2. Definición de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias

29. En el Contrato de Concesión del AICC, los Servicios Aeroportuarios son definidos en función de las Operaciones Principales y Secundarias.

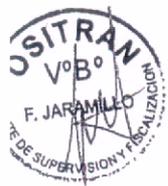
30. La definición de Operaciones Principales contenida en el Contrato de Concesión vincula éstas a los servicios regulados bajo régimen tarifario: TUUA, Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de Aeronaves y Puentes de Abordaje. Además, el numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión describe las prestaciones que se incluyen dentro de cada servicio. Por ejemplo, dentro de la TUUA se encuentran comprendidos los servicios de extinción de incendios, el de seguridad, etc.

31. Las Operaciones Secundarias, por su parte, están directamente relacionados con el uso de facilidades esenciales: asistencia en tierra, almacenamiento y despacho de combustible, y cualquier otro servicio que no esté contemplado dentro de las Operaciones Principales y sea definido como servicio esencial de acuerdo al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).

32. El proyecto de Contrato de Concesión establece que las Operaciones Principales son responsabilidad del Concesionario y que pueden ser realizadas con personal propio o a través de la subcontratación de terceros; mientras que las Operaciones Secundarias pueden ser relacionadas por el Concesionario o por otra persona jurídica seleccionada por el mismo.



33. De acuerdo a las definiciones propuestas, la diferencia entre Operaciones Principales y Operaciones Secundarias se refiere a si los servicios que estas categorías se encuentran bajo Regulación Tarifaria o Regulación de Acceso. Sin embargo, existe una diferencia adicional relacionada con el tercero involucrado en la prestación de los servicios.
34. El Contrato de Concesión señala que las Operaciones Principales deben ser llevadas a cabo por el Concesionario o mediante la subcontratación de un tercero, mientras que las Operaciones Secundarias pueden ser realizadas por el Concesionario o por un tercero diferente a éste que solicite el acceso a alguna facilidad esencial.
35. De esta manera, en las Operaciones Principales, el tercero realiza una actividad para el Concesionario. En las Operaciones Secundarias, el tercero se convierte en un usuario intermedio que accede al aeropuerto para brindar un servicio a un usuario final, utilizando para ello una facilidad esencial.
36. Respecto a lo anterior, es necesario mencionar, en primer lugar, que el Concesionario tiene la libertad de subcontratar (por ejemplo, por motivos de eficiencia), cualquier actividad relacionada a una Operación Principal. Dicha subcontratación no implica de manera alguna que el Concesionario no esté llevando a cabo las Operaciones Principales, ya que, si bien el tercero le presta un servicio, esto no debería entenderse como que el Concesionario no asume su responsabilidad como adjudicatario de la Concesión.
37. En opinión de estas Gerencias, se considera necesario que la redacción de la definición de "Operaciones Principales" así como su desarrollo en el Anexo 5, prevean únicamente que la responsabilidad por la ejecución de las Operaciones Principales corresponde al CONCESIONARIO, eliminándose toda redacción referida a que el Concesionario podrá realizarlo con personal propio o a través de la subcontratación de terceros, toda vez que dicha redacción podría limitar su capacidad gestión y organización del Concesionario, ya que existen servicios que por su especialidad, el Concesionario se verá obligado a contratar de otras empresas, ya sea mediante outsourcing u otra modalidad contractual, para lo cual siempre deberá quedar claro que, para efectos jurídicos y contractuales, el Concesionario siempre mantendrá la responsabilidad por la prestación de los referidos servicios. Caso contrario, el Contrato de Concesión estaría restringiendo la modalidad de organización y gestión del Concesionario, lo cual podría limitar la eficiencia en la prestación de los servicios.
38. En segundo lugar, en la definición de Operaciones Secundarias del Contrato de Concesión no hace mención a la responsabilidad por la ejecución de las mismas, por lo que debería señalarse expresamente en el mismo que el Concesionario es responsable por éstas también. Sin perjuicio de ello, debe tenerse en consideración que existen operaciones secundarias que son servicios esenciales y el acceso a las mismas debe realizarse conforme al REMA, regulándose la relación entre el usuario intermedio y el Concesionario a través de los respectivos Contratos o Mandatos de Acceso, como se explicará más adelante.
39. Al respecto, se recomienda establecer las siguientes redacciones:



Definiciones:

"1.81

Operaciones Principales", son los servicios en relación a la Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de Aeronaves y Puentes de Abordaje, descritos en el Numeral 1.1 del Anexo 5 del presente Contrato. La responsabilidad por la ejecución de las Operaciones Principales corresponde al CONCESIONARIO"

"1.82 Operaciones Secundarias", son los servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 1.2 del Anexo 5 del presente Contrato, que pueden ser realizados por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias en el Aeropuerto corresponde al CONCESIONARIO."

Anexo 5

1.1. Operaciones Principales:

Son los servicios que generan Ingresos Aeroportuarios para el CONCESIONARIO. La responsabilidad por la prestación de los mismos corresponderá siempre al CONCESIONARIO. Estos servicios se detallan a continuación: (...)

1.2 Operaciones Secundarias

Son los servicios que generan Ingresos Aeroportuarios para el CONCESIONARIO y que serán llevados a cabo por el CONCESIONARIO cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. En los casos que las Operaciones Secundarias sean prestadas directamente por el CONCESIONARIO, también constituirán Ingresos Aeroportuarios. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias corresponde al CONCESIONARIO. Estos servicios se detallan a continuación:

(...)

40. En segundo lugar, en la definición de Operaciones Secundarias del Contrato de Concesión no se hace mención a la responsabilidad por la ejecución de las mismas, por lo que se debe señalar expresamente, que el Concesionario es responsable por la prestación de dichas operaciones. Sin perjuicio de ello, debe tenerse en consideración que existen operaciones secundarias que son servicios esenciales y el acceso a las mismas debe realizarse conforme al REMA, regulándose la relación entre el usuario intermedio y el Concesionario a través de los respectivos Contratos o Mandatos de Acceso, como se explicará más adelante.

I.2.2. De la necesidad de incluir un numeral sobre revisión tarifaria en la cláusula de tarifas

I.2.2.1. La función de las tarifas en una concesión cofinanciada

41. El esquema típico de Concesión supone que la Entidad Prestadora se compromete a realizar determinadas inversiones en infraestructura y a operar y monitorear la misma con un cierto nivel de calidad, para lo cual ha de incurrir necesariamente en un nivel de costos relacionados.
42. En una concesión autosostenible pura, la Entidad Prestadora recupera los costos de operación, mantenimiento e inversión por medio del cobro las tarifas y/o cargos de acceso. En un esquema de este tipo, la función regulatoria es fundamental. Por un lado,



el establecer tarifas impide que la Entidad Prestadora abuse de su poder de mercado en perjuicio de los usuarios; por otro lado, facilita la sostenibilidad del servicio al permitir que la Entidad Prestadora recupere los costos económicos de brindar el mismo.

43. Por el contrario, en el esquema de una concesión cofinanciada pura, la Entidad prestadora no recupera ninguno de los costos por medio de tarifas y/o cargos de acceso. A cambio de construir, operar y mantener tiene el derecho de recibir determinados pagos por parte del Estado que financien la operación y mantenimiento de la infraestructura, así como la ampliación de la misma. En estas circunstancias las tarifas tiene un rol secundario, ya que variaciones de éstas ocasionan variaciones en el cofinanciamiento, pero no tienen un efecto en la recuperación de los costos por parte del Concesionario ni en la sostenibilidad de la concesión.
44. Como se ha señalado anteriormente, el Contrato de Concesión del AICC cuenta con características de ambos esquemas de concesión. El Concesionario a cambio de construir, operar y mantener tiene el derecho de recibir determinados pagos por parte del Estado y *también* de los usuarios. En primer lugar, tiene el derecho de recibir del Estado un pago por las inversiones que ejecuta, de manera muy similar a lo que sucede en las inversiones de una concesión cofinanciada. En segundo lugar, tiene derecho a recibir un pago por los servicios que presta a los usuarios, de manera muy similar a lo que sucede en una concesión autosostenible.
45. En estas circunstancias las tarifas del AICC no tienen un rol protagónico en la recuperación de la inversión relacionada a la construcción de la infraestructura, pero si en la recuperación de los costos de operación y mantenimiento, así como de la inversión vinculada a las futuras ampliaciones del AICC.
46. Por lo tanto, la opinión sobre los aspectos tarifarios de un Contrato de Concesión, el nivel, la estructura y los mecanismos de revisión y reajuste de las tarifas está condicionada por la modalidad de la concesión, parte cofinanciada parte autosostenible del AICC.

I.2.2.2. Sustento de las tarifas propuestas en el Contrato de Concesión

47. El ejercicio de benchmarking elaborado en el Informe de Modelo Económico Financiero, se basa en establecer para el AICC una estructura de tarifas y cargos de acceso similar a la actualmente vigente en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH). Los servicios brindados por Lima Airport Partners se agruparon dependiendo del régimen regulatorio y el tipo de usuario final: pasajeros (TUUA), líneas aéreas (aterrizaje y despegue, estacionamiento, puentes de embarque) y servicios regulados por régimen de acceso.
48. En este contexto, el Informe del Modelo Económico Financiero realizó un ejercicio de benchmarking para la TUUA. Para ello, se eligieron aeropuertos de características similares al AICC en América Latina, Europa y Asia, y que brindan un paquete de servicios comparable en el embarque/desembarque de pasajeros.
49. Los aeropuertos considerados fueron los siguientes: Calafate, Punta Arenas, Isla de Pascua, Foz do Iguaçu, Manaus, Canaima (Salto del Ángel), Roatán, Acapulco y Bahamas en América Latina; Tenerife Norte, Palma de Mallorca y Catania en Europa; y Siem Reap

y Cairns en Asia y Oceanía. Los resultados del ejercicio de benchmarking fueron los siguientes:

- La TUUA nacional media de todos los aeropuertos es de 12,88 USD, siendo la más alta de 27,27 USD en el Aeropuerto de Acapulco y la más baja de 2,13 USD en el Aeropuerto de Roatán.
- Por regiones, la TUUA nacional media más alta es la de Asia y Oceanía, siendo su tarifa media de 20,42 USD (58% mayor que la media total), seguida de la de Europa con una media de 13,67 USD (6% mayor) y la más baja es la de los aeropuertos de Latinoamérica con una tarifa media de 10,93 USD (un 15% menor).
- La TUUA nacional aplicada en la actualidad en LAP es de 7.97 USD lo que la hace ser un 27% menor que la media total de los aeropuertos de Latinoamérica y hasta un 38% menor que la media de todos los aeropuertos. Sin embargo, en el AIVA la tarifa aplicada es aún menor y la TUUA nacional para el año 2013 es de 3,60 USD siendo un 67% menor que la TUUA nacional media de los aeropuertos latinoamericanos y un 72% menor que la de todos los aeropuertos analizados.

50. En función a lo señalado anteriormente, el Informe del Modelo Económico Financiero señala, en primer lugar, que las tarifas y cargos de acceso cobrados actualmente en el Aeropuerto Internacional Velasco Astete (AIVA), no serían un buen referente para determinar aquellas que se cobrarán en el AICC, ya que este último es un proyecto nuevo o *greenfield*, que cuenta con niveles de servicio superiores al AIVA, y con capacidad para ampliar la infraestructura en función a la evolución de la demanda.



51. En segundo lugar, la TUUA actualmente vigente en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez sí sería un buen referente para el AICC, ya que el Informe del Modelo Económico Financiero menciona que "(...) *si podría aumentarse la tasa a los pasajeros (TUUA) por su carácter de turista y extranjero de carácter no repetitivo aunque finalmente se propone mantenerlo en los niveles de LAP. (...)*". Si bien es cierto no existe en el señalado informe una explicación explícita al respecto, se puede deducir que el objetivo de la estructuración del proyecto es mantener la TUUA cobrada en el AICC en niveles competitivos en la región, de manera de generar mayores ingresos para la concesión por aumento del tráfico y no por aumento de tarifas.



52. En tercer lugar, para el caso de las demás tarifas y cargos de acceso el Informe del Modelo Económico Financiero menciona "*para la regulación de tarifas, se ajustaría todas las tasas para aerolíneas así como los cargos de acceso al nivel de LAP ya que se trata de un perfil de usuario ya existente en el aeropuerto anterior y porque el mercado ya interiorizó estos precios, (...)*". En otras palabras, el Informe de Modelo Económico Financiero no realiza un ejercicio de benchmarking para las tarifas diferentes a la TUUA, y concluye que los niveles que se cobrarán en el AICC serán directamente aquellos vigentes actualmente en LAP.



53. El sustento presentado por ProInversión no incorpora el efecto que el resto de tarifas y cargos de acceso pueden tener en la decisión de las aerolíneas de volar hasta el Cusco o incrementar sus frecuencias. Por ejemplo, no se ha realizado un *benchmarking* sobre las tarifas de aterrizaje y despegue o de las tarifas por uso de puentes de embarque. Es precisamente este tipo de usuario, debido a su carácter de usuario con elevado conocimiento del mercado y repetitivo en el aeropuerto, el que toma la decisión de operar en un aeropuerto determinado en función a los costos totales o *turn around*.

Por lo tanto, para poder concluir que las tarifas del AICC son competitivas, sería preciso que se sustentara previamente que son competitivas no solamente para los pasajeros, sino también para las aerolíneas.

54. Por último, es necesario señalar que las tarifas que se proponen para el AICC como parte del ejercicio de benchmarking, se aplicarán a partir del inicio de la etapa de explotación, es decir, cuando la concesión pase de un esquema cofinanciado a un esquema autosostenible, por lo que es consistente utilizar para ello las tarifas vigentes en un aeropuerto como el AIJCH cuya modalidad de concesión es esta última.

1.2.2.3. Sobre el nivel, la estructura y los mecanismos de revisión y reajuste de las tarifas en el AICC

55. Los aspectos tarifarios están definidos en el numeral 9.1 del Contrato de Concesión. El nivel y la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios se encuentran fijados en el Apéndice 2 del Anexo 7 del mismo. El nivel de las tarifas está establecido en función de las vigentes en el AIJCh.
56. Los servicios y la estructura tarifaria en el AICC también corresponden con los del AIJCh: TUA diferenciada por categorías de pasajeros (nacional e internacional); Aterrizaje y Despegue (A/D) diferenciado por Peso Máximo de Despegue (PMD) de la aeronave; Estacionamiento como función de la tarifa de A/D; y puentes de embarque, facturado por los primeros 45 minutos y luego por cuarto de hora.
57. Sobre la tarifa de estacionamiento de aeronaves, el Apéndice 2 del Anexo 7, es preciso indicar que según el Contrato de Concesión se factura por las 4 primeras horas y posteriormente por "Hora o fracción adicional a cinco (05) horas y treinta (30) min", lo que parece un error involuntario. En este contexto, el Contrato de Concesión debería señalar que se facturará por "Hora o fracción adicional a las primeras 4 horas".



58. La cláusula 9.1 del Contrato de Concesión contempla una fórmula de reajuste, pero no de revisión tarifaria para cada una de las tarifas. Esa fórmula de reajuste permite que las tarifas sean actualizadas de manera preestablecida en función a la inflación. En este contexto, se establece un porcentaje anual de variación máximo que debe respetarse para cada una de las tarifas individualmente. Cabe resaltar que la variación de las tarifas debido a los reajustes anuales por inflación, por definición, son exógenas al mercado aeroportuario y están fuera del control del Concesionario.



59. Por esta razón, el reajuste no es un instrumento tarifario que posibilite que las tarifas se alineen con los costos de operación del servicio, en el caso de que cambien los supuestos de oferta y/o demanda que sustentaron su nivel inicial. El instrumento regulatorio que permite que el regulador realice esta función es el mecanismo de revisión tarifaria que el contrato no contempla.



1.2.2.4. Justificación de la inclusión de un mecanismo de revisión tarifaria

60. Debido a que la finalidad del ejercicio de la función reguladora de OSITRAN es disciplinar el comportamiento del Concesionario en aquellos servicios en los que existe poder de mercado, es necesario que la cláusula 9.1 incluya una disposición que establezca que se llevará a cabo un proceso de revisión tarifaria.

61. Como se mencionó anteriormente, la modalidad de concesión del AICC es mixta, dado que la retribución del concesionario proviene del cobro de tarifas y también del cofinanciamiento. Por lo tanto, a diferencia de una concesión cofinanciada pura, los ingresos por la prestación de servicios aeroportuarios del AICC tienen una incidencia en la rentabilidad que recibirá el Concesionario en la fase de operación. El riesgo relevante para determinar los aspectos tarifarios en esta fase, es el riesgo de demanda de los Servicios Aeroportuarios.
62. Como en cualquier proyecto de infraestructura, la proyección de demanda realizada para el AICC lleva implícita un riesgo de demanda, dado que la demanda real puede ser diferente de la demanda proyectada. De los modelos empleados para la estimación de demanda, se deduce que ésta depende de factores macroeconómicos y factores vinculados a la evolución del turismo en la región Cusco. Debido a que buena parte de los pasajeros del AICC utilizarán el aeropuerto para viajes turísticos, la demanda real dependerá de manera crítica de lo que pueda suceder con la capacidad de carga de la principal atracción turística del Cusco (Machu Picchu) y del grado de desarrollo de la principal atracción turística potencial (Choquequirao)⁴.
63. De acuerdo con la matriz de riesgos, el riesgo de demanda es un riesgo operativo que tiene un impacto medio en la concesión, por lo tanto, es un riesgo relevante (el resto de riesgos operativos solo alcanzan un impacto bajo o medio/bajo). Éste riesgo ha sido asignado al Concesionario, aunque éste tiene una capacidad muy limitada o nula para influir en los aspectos macroeconómicos o turísticos que determinan la demanda.
64. En ausencia de un mecanismo de revisión, de verificarse un escenario de demanda inferior al proyectado, el Concesionario podría tener problemas para recuperar los costos eficientes de prestación del servicio poniendo en peligro la sostenibilidad de la Concesión; por el contrario, si la demanda es superior a la prevista, su rentabilidad podría ser superior a la rentabilidad de mercado para proyectos con un nivel de riesgo semejante.
65. Desde el punto de vista de los usuarios que pagan tarifas reguladas, si la demanda supera las previsiones, deberían pagar tarifas más bajas; mientras que lo contrario sucedería si la demanda resulta inferior a la prevista. En ausencia de un mecanismo de revisión, no se producirían estos ajustes eventualmente necesarios.
66. En conclusión, dadas las características de la demanda del AICC y la asignación de riesgos en la fase de operación, se requiere necesariamente que el contrato contemple un mecanismo de reajuste tarifario. De esta manera, el Regulador contará con un instrumento que le permita actuar en caso la sostenibilidad de la concesión estuviera en peligro por causa de la evolución desfavorable de la demanda. Asimismo, dicho instrumento permitiría cautelar los derechos de los Usuarios de Servicios Aeroportuarios, en el caso de una evolución favorable de la demanda.



⁴ La evolución de los atractivos turístico de Cusco son parte de las variables que determinan los escenarios pesimista y optimista del Modelo Económico Financiero remitido por ProInversión. En el escenario pesimista se supone que la capacidad del complejo arqueológico de Machu Picchu alcanzará a medio plazo únicamente el 85% de su capacidad máxima y el número de visitas a Choquequirao será un 40% de las visitas a Machu Picchu. Además, en el momento de saturación de Machu Picchu, un 15% de los visitantes a Choquequirao preferirán visitar Choquequirao a visitar Machu Picchu. En el escenario optimista se supone que la capacidad de Machu Picchu se mantiene igual que en el escenario base (2,360,000 visitas anuales) y Choquequirao acaba generando un atractivo superior al planteado en el escenario base, captando el 60% de los visitantes de Machu Picchu en el año de saturación de este último.

67. Establecida la justificación de incorporar un mecanismo de revisión tarifaria al contrato de concesión, queda por determinar en qué plazo, con qué periodicidad y qué metodología debe usarse para llevar a cabo las revisiones.

68. Con respecto al plazo en que podría llevarse a cabo la revisión tarifaria, se propone que éste sea de 13 años contados desde el inicio de la etapa de operación. De acuerdo con el Modelo Económico Financiero remitido por PROINVERSIÓN, se ha realizado el siguiente cálculo:

- Al flujo de caja generado por las operaciones y por las actividades de inversión para cada año, se le ha deducido los cobros por financiamiento y los gastos asociados a inversiones cofinanciadas⁵. De esta manera, se obtiene un flujo de caja de las operaciones no cofinanciadas en el escenario base⁶.
- El flujo de caja se descuenta al WACC considerado por el modelo antes de impuestos⁷, de manera que los flujos que se producen en distintos años sean comparables en el tiempo.
- El valor descontado de los flujos de cada año se suma al valor acumulado de los años anteriores, obteniendo así una *proxy* del VAN de la parte no cofinanciada de la Concesión.



69. En el Gráfico 1 se muestra la evolución del VAN acumulado de la parte no cofinanciada de la Concesión. En el escenario base, el VAN igual a cero se alcanza en el año 2034. En el escenario optimista se alcanzaría en el año 2030, mientras que en el escenario pesimista se alcanzaría en el 2038.

70. En concordancia con lo anterior, aproximadamente 13 años después del inicio de la etapa de operación debe contemplarse una revisión de la tarifas del AICC por parte del Regulador. La revisión, analizaría si se han producido desviaciones con respecto al escenario base que ameriten que OSITRAN ejerza su función reguladora en cumplimiento de la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.



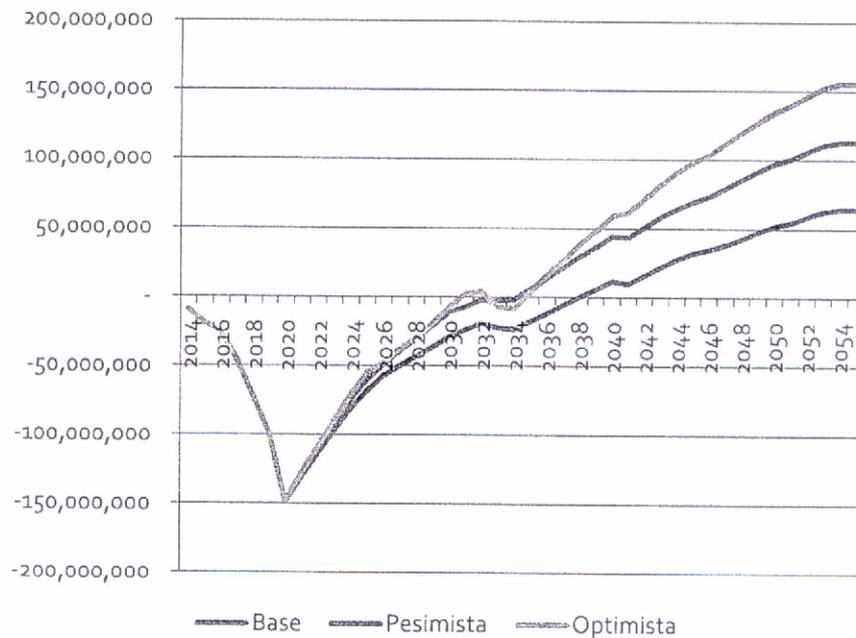
⁵ Pagos por costes de primer establecimiento y pagos por adquisición de activos fijos.

⁶ En esta caso se considera un Cofinanciamiento del 82,79% de las Inversiones Iniciales incluyendo estudios previos de ingeniería, intereses intercalares y costes de primer establecimiento.

⁷ Que asciende a 6,32% de acuerdo con el Modelo Económico Financiero de PROINVERSIÓN.



Gráfico 1 Evolución del valor actual neto de la concesión (parte no cofinanciada) (US\$)



Fuente: ProInversión.
Elaboración: Gerencia de Regulación.



71. Con respecto a la metodología de revisión tarifaria, esta deberá ser llevada a cabo según las Normas Regulatorias dictadas por el OSITRAN, tal y como están definidas en la cláusula 1.76 del Contrato de Concesión, y respetar los principios contenidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA) o norma que lo sustituya.



72. Por lo tanto, solicitamos la inclusión del siguiente numeral 9.1.6, en el proyecto de contrato de concesión, debiendo modificar la numeración de las siguientes cláusulas y adecuarlas a la nueva numeración resultante, con la finalidad de poder emitir una opinión técnica favorable:

"9.1.6 Revisión tarifaria

Las tarifas reajustadas según lo establecido en el numeral anterior serán revisadas por OSITRAN, siempre según los criterios, principios y metodologías regulatorias establecidas en el RETA y a las Normas Regulatorias del OSITRAN. Las tarifas revisadas entrarán en vigencia el 1 de enero del décimo tercer (13) año de la Concesión, a partir del inicio de la Etapa de Operación. Al año de su entrada en vigencia las tarifas revisadas se reajustarán de acuerdo con lo establecido en el numeral 9.1.4. Las revisiones tarifarias se producirán quinquenalmente hasta el final de la Concesión".



I.3. De las Facilidades Esenciales

73. En el numeral 7.5 de la Versión Final del Contrato de Concesión, se establece que el uso de las facilidades esenciales se sujetará a las reglas que para tal fin se establecen en el REMA, tal como se cita a continuación:

“Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales aeroportuarias incluidas en los Aeropuertos, calificadas como tales por el REMA, el CONCESIONARIO y los Usuarios Intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del referido reglamento, así como sus normas modificatorias.

En el correspondiente Contrato de Acceso, el CONCESIONARIO deberá incluir las obligaciones de las partes sobre el mantenimiento del área otorgada en la facilidad esencial”

74. Como se observa, el numeral antes señalado establece que el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) será de uso tanto para el concesionario como para los usuarios intermedios en cuanto a los aspectos relativos a las facilidades esenciales.
75. Asimismo, se observa que se faculta al Concesionario a incluir las obligaciones de las partes sobre el mantenimiento del área otorgada en la facilidad esencial, en el respectivo Contrato de Acceso.
76. El REMA norma la actuación del Regulador, los regulados y los usuarios con respecto al acceso y uso de facilidades esenciales. No obstante, es importante mencionar que en el acceso y utilización de facilidades esenciales debe primar las soluciones de mercado entre las partes, por lo que la intervención del Regulador *está condicionada a que las partes no lleguen a un acuerdo.*
77. Por otro lado, de la revisión del Anexo 5 del Contrato de Concesión, se evidencia una correcta clasificación de las operaciones principales y secundarias desde el punto de vista operativo. Así, los servicios de ayudas visuales referidos a: sistemas de luces (Pista, Calles de rodajes, sistema de luces de aproximación), PAPI, ayudas visuales indicadoras de obstáculos, faro aeronáutico, mangas de viento, señalización vertical y señalización horizontal son provistos por el Concesionario, siendo parte de los Servicios de Aterrizaje y Despegue, considerando que dichos elementos sirven de ayuda durante el aterrizaje y despegue.
78. El numeral 1.82 define a las Operaciones Secundarias como los servicios distintos a las Operaciones Principales que se encuentran detallados en el numeral 1.2 del Anexo 5 y que pueden ser realizados por el Concesionario y/o por cualquier otra persona jurídica seleccionada por el Concesionario. De la lectura del citado Anexo se aprecia que las Operaciones Secundarias se refieren a: (i) los servicios de rampa o manipulación en tierra, (ii) almacenamiento o despacho de combustible para aeronaves, (iii) hangares destinados al mantenimiento menor de aeronaves y (iv) cualquier otro servicio que no esté contemplado dentro de las operaciones principales pero que tenga relación directa con la operación aeroportuaria.
79. Al respecto, cabe indicar que los servicios antes mencionados se encuentran clasificados por el REMA como servicios esenciales, por lo que se requiere que en el contrato de concesión se señale expresamente que el acceso a la infraestructura esencial por parte



de los usuarios intermedios con el fin de prestar dichos servicios esenciales, se realizará conforme al REMA. De lo contrario, tal como se encuentra redactada la cláusula 1.82, se podría asumir que el Concesionario tendría potestad irrestricta para seleccionar de manera unilateral a aquél que realice la prestación de dichos servicios en el AICC, dado que el Contrato de Concesión se lo permitiría, lo que generaría un impacto indeseable en el esquema regulatorio aplicable al Aeropuerto; y el ejercicio de los derechos de los usuarios intermedios.

80. En este sentido, se propone la siguiente redacción del numeral 1.82:

“Operaciones Secundarias”, son los servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 1.2 del Anexo 5 del presente Contrato, que pueden ser realizados por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias en el Aeropuerto corresponde al CONCESIONARIO.”

81. De esta forma, debe tenerse en consideración lo antes señalado respecto al acceso a las facilidades esenciales, siendo necesaria la modificación de la redacción del numeral 1.82 para poder emitir opinión favorable.

I.4. De la calidad del servicio

82. Con relación a la calidad de servicio, la versión final del Contrato de Concesión detalla en el Anexo 8, Apéndice 1, las facilidades y elementos del lado aire y lado tierra que conformarán el futuro Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC), y que deberán implementarse en la Etapa de Ejecución de Obras.

83. Del mismo modo, en el Anexo 8, Apéndice 2, Criterios de Diseño, se establecen los criterios básicos de diseño, las especificaciones técnicas y funcionales que han de regir los estudios y proyectos constructivos relacionados con la AICC en todas sus etapas, siendo los principales parámetros de calidad para el diseño de la terminal, el nivel de servicio IATA B, así como con una tabla de “Escala Variable” en la cual se consignan el área mínima del terminal y el número de posiciones de aeronaves en función del crecimiento de la demanda de pasajeros.

84. En el Anexo 8, Apéndice 3, se establecen los Requisitos Técnicos Mínimos durante la Etapa de Ejecución de Obras y en el Anexo 8, Apéndice 4, se establecen los Requisitos Técnicos Mínimos durante la Etapa de Operación, relacionados principalmente al Equipo Técnico Mínimo, Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) y la metodología para evaluación de la calidad de servicio.

85. Por lo expuesto, los aspectos sobre la calidad del servicio de la Versión Final del Contrato de Concesión respetan los criterios exigibles y no hay objeciones por parte del Regulador.

I.5. Otros temas relevantes

V.5.1. Afectación a Terrenos Adyacentes

86. En el Estudio de Factibilidad denominado “Mejoramiento y Ampliación del Servicio Aeroportuario en la Región Cusco mediante el Nuevo Aeropuerto Internacional de Chicheros - Cusco”, Volumen 2.2 - Parte Aeronáutica, Ingeniería de Infraestructura y el



Volumen 4 – Plano 004 Área Patrimonial, se señala que existen áreas susceptibles de ser incorporadas al área patrimonial, producto de las actividades de corte de terreno (Movimiento de Tierras) situadas fuera del área de concesión del aeropuerto.

87. El requerimiento del área adicional identificada en el Estudio de Factibilidad declarado viable por la OPI Transportes y no incluidas dentro de los linderos de la concesión, resultan necesarios, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras, como en la Etapa de Operación, toda vez que se estaría incumpliendo con las normas y recomendaciones del Anexo 14 de la OACI referido a Diseño de Aeródromos.
88. Asimismo, es necesario precisar que esta área adicional no ha sido considerada en el área de la concesión, según lindero y medidas perimétricas detallados en los Anexos 1 y 2 del proyecto de contrato de concesión.
89. En ese sentido, OSITRAN considera indispensable que el Concesionario cuente con dicha área adicional previo al inicio de la Etapa de Ejecución de Obras y a la Etapa de Operación, ya que esta situación generarían contingencias que afectarían negativamente el plazo de ejecución de las obras, puesta en operación del aeropuerto y así como el proceso de certificación del aeródromo.
90. Por lo antes expuesto, es necesario que este aspecto se encuentre regulado en la versión final del contrato de concesión, indicándose el mecanismo y plazos en los que el Concedente otorgará el área adicional antes señalada.

F.1. De la supervisión de Obras

91. El Numeral 8.7, correspondiente a la Supervisión de Obras, establece en el primer párrafo que *"(...) El OSITRAN podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO antes del inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, en un plazo máximo de cinco (05) Días. (...)"*.
92. Asimismo, el Numeral 14.4.3, correspondiente a las Potestades de Supervisión y Fiscalización, se señala que *"Los honorarios derivados directamente de las actividades de supervisión consignadas en el Numeral 8.7 durante la Etapa de Ejecución de Obras serán pagados por el OSITRAN a costa del CONCESIONARIO, conforme a lo indicado en el referido numeral."*
93. Al respecto, debemos señalar que la Cláusula Octava del Contrato de Concesión establece que el Concesionario ejecutará las obras en dos etapas: Etapa de Ejecución de Obras (construcción del AICC previo al inicio de la operación) y la Etapa de Operación (en función a la demanda).
94. Así, en el Numeral 8.7 se establece en el quinto párrafo que *"(...) El CONCESIONARIO "está facultado" a considerar hasta un cinco por ciento (5%) del valor de las Obras y de la ejecución de los estudios relacionados a éstas por concepto de supervisión. El monto a considerar por dicho concepto será el correspondiente a los pagos establecidos en el respectivo contrato de supervisión, y será pagado conforme a los cronogramas de pago establecidos en éstos."*

[el subrayado es nuestro]

95. Al respecto, debemos señalar que es necesario modificar los numerales 8.7 y 14.4.3 del Contrato de Concesión, estableciéndose expresamente que OSITRAN supervisará las obras que se ejecuten tanto en la Etapa de Ejecución de Obras como en la Etapa de Operación; y, que los honorarios derivados las actividades de supervisión en ambas etapas, serán pagados por el OSITRAN a costa del Concesionario, de acuerdo al procedimiento establecido en ambas cláusulas.

96. OSITRAN considera indispensable que en la etapa de diseño de contratos se contemple las provisiones necesarias para garantizar la viabilidad del ejercicio de su Función Supervisora; y se procure establecer cláusulas muy precisas respecto al financiamiento de las actividades de supervisión. Al respecto, a fin de garantizar la existencia de recursos para que OSITRAN realice una eficiente supervisión, se requiere que se modifique dicho numeral del contrato de concesión; y, se señale expresamente que el pago por supervisión de ejecución de obras y EDIs es una obligación del Concesionario; y no una facultad que pueda ejercer o no a su parecer. De lo contrario, se pondrá el riesgo la viabilidad del cumplimiento de las responsabilidades de la institución.

97. Asimismo, en dicho párrafo se debe precisar que el pago por concepto de supervisión será realizado por el Concesionario al Regulador de acuerdo a los cronogramas de pago que determine el Regulador, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras, como para la Etapa de Operación (hasta por un monto de cinco por ciento (5%) del valor de las Obras previstas), a fin de prever los gastos preparatorios de los procesos de selección de las empresas supervisoras.



98. Asimismo, como consecuencia de la experiencia de OSITRAN respecto de problemas generados en otras concesiones, se solicita que se contemple expresamente los siguientes aspectos:

(i) Que el supervisor de obras, en la etapa de obras provisionales y trabajos preliminares (trazo de niveles y replanteo, movilización de equipos, señalización de seguridad, capacitaciones en seguridad y salud, instalación de campamento de obra, almacenes, laboratorios, entre otras actividades previas), podrá ser una persona natural (supervisor in situ), en tanto se lleva a cabo el proceso de selección para la contratación de la empresa que ejerza dichas labores de manera definitiva.

(ii) Que los honorarios derivados directamente de las actividades de supervisión incluyen: los gastos operativos necesarios para la contratación de la persona natural y/o la empresa supervisora, así como los pagos establecidos en el (los) respectivos contrato (s) de supervisión.

(iii) Que los tipos de actividades de supervisión pueden ser ex - ante y ex - post, a las actividades propiamente de ejecución de obras.



99. Lo expuesto se fundamenta en que la contratación de la supervisión se encuentra sujeta a la oferta que exista en el mercado, aspecto que es ajeno al control de OSITRAN y que según experiencia pasada, ha ocasionado que en determinadas situaciones se genere una dilación en dicha contratación, por ejemplo, debido a que la falta de postores interesados conlleva a que el proceso sea declarado desierto, debiendo volverse a convocar. En ese sentido, en caso que el inicio de la ejecución de obras resulta inminente y no se cuente con la empresa supervisora contratada, resulta necesario contemplar la posibilidad de contratar a una persona natural que supervise actividades de ejecución

de obra preliminares, en tanto se contrate a la empresa supervisora de las obras; gasto que al estar directamente vinculado con la supervisión de las obras materia del Contrato de Concesión, corresponde que sea solventado con el porcentaje asignado para ello en el propio Contrato, con cargo al Concesionario.

100. Adicionalmente y en el marco descrito, se requiere que las actividades de supervisión contemplen no sólo la supervisión realizada durante la ejecución de las obras, sino también la validación de las obras ejecutadas, toda vez que por ejemplo, podrían existir pruebas y/o ensayos que la persona natural contratada como supervisora no se encuentra en capacidad de realizar y que, a fin de salvaguardar la calidad de las obras, podrán ser llevadas a cabo con posterioridad por la empresa supervisora seleccionada.
101. En ese sentido se plantea que la redacción de la cláusula 8.7 Supervisión de Obras sea de la siguiente manera:

"8.7 Supervisión de las Obras

Corresponde al OSITRAN, a través del supervisor de obras, efectuar las acciones de fiscalización que le competen durante el desarrollo de las Obras, tanto en la Etapa de Ejecución de las Obras, como en la Etapa de Operación. El OSITRAN podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO antes del inicio de la cada una de las etapas, en un plazo máximo de cinco (05) Días contados a partir de la fecha de selección o designación del supervisor de obras antes indicado, según corresponda.

Las funciones asignadas al supervisor de obras y aquellas establecidas en el presente Contrato, serán ejercidas de acuerdo a las facultades conferidas por OSITRAN y conforme a lo establecido en las directivas y reglamentos que para tal efecto establezca OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá dar al OSITRAN, a través del supervisor de obras y el equipo que éste disponga, libre acceso al Área de la Concesión para realizar su labor con la exactitud requerida, dentro de los horarios de trabajo del área respectiva. Corresponderá al supervisor de obras informar periódica y regularmente del avance de las Obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información.

De no cumplir las Obras con los parámetros exigidos por las Leyes Aplicables, así como por los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 8, OSITRAN podrá exigir las subsanaciones necesarias de acuerdo a las instrucciones que para tal efecto indique, debiendo imponer las penalidades correspondientes según lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava.

Los costos derivados de las actividades de supervisión, efectuadas por OSITRAN ya sea a través de empresas supervisoras o personas naturales, durante la ejecución de obras, formulación de Estudios Definitivos de Ingeniería y gastos preparatorios de los procesos de selección, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras, como para la Etapa de Operación; serán de cargo del CONCESIONARIO, por un valor máximo del cinco por ciento (5%) del valor de las Inversiones previstas en cada una las Etapas.



El pago del Porcentaje de Supervisión será realizado por EL CONCESIONARIO al REGULADOR de acuerdo a los cronogramas de pago e importes que determine EL REGULADOR para cada una de las Etapas de la Concesión.

El procedimiento de contratación del supervisor de obras se efectuará de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Numeral 14.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del presente Contrato.

V.5.3. Aporte por Regulación

102. En el numeral 14.6, referido a la Tasa de Regulación, se ha omitido señalar expresamente que los pagos realizados por concepto de pago por obras (PPO) y pago por avance de obra (PAO), están afectos a la tasa de regulación que debe percibir el OSITRAN de acuerdo a ley. Esta omisión debe ser corregida. Asimismo, se debe especificar que ello se calcula sobre los ingresos facturados brutos.
103. De otro lado, teniendo en consideración que el artículo 10º de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos señala que los Organismos Reguladores recaudarán de las empresas y entidades bajo su ámbito, un aporte por regulación, el cual no podrá exceder del 1% (uno por ciento) del total de la facturación anual, y que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 007-2003-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento del Aporte por Regulación, se solicita modificar el término de Tasa de Regulación por Aporte por Regulación, a efectos de contar con uniformidad en el tratamiento de dicho pago.



104. En este sentido, se propone que la siguiente redacción respecto de la cláusula 14.6:

Aporte por Regulación

El CONCESIONARIO está obligado a pagar directamente a OSITRAN el aporte por regulación a que se refiere el Artículo 14º de la Ley N° 26917 y el Artículo 10º de la Ley N° 27332, o normas que lo modifiquen o sustituya, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales y las Normas Regulatorias emitidas por el OSITRAN sobre la materia, el mismo que se calculará y cobrará sobre el total de los ingresos facturados brutos por el CONCESIONARIO.



V.5.4. Régimen Económico Financiero

105. En relación al Anexo 23 –Apéndice 1 referido al Régimen Económico Financiero, la fórmula establecida en el apartado x del numeral 1.2, en el que se trata del desembolso del PAO, se plantea un spread de 2,5% sobre la tasa promedio ponderada del cierre financiero.
106. Al respecto, el Entregable 4-B: Modelo Económico Financiero, considera la siguiente metodología para estimar el costo de la deuda. La fórmula utilizada para el cálculo del costo de la deuda (kd) es la siguiente:



$$Kd = Rf + EMBI(+) + Spread$$

Donde:

R_f = Rentabilidad en dólares del bono del Tesoro estadounidense. Para el cálculo del *R_f* que se adapte a la duración de la deuda se ha cogido el promedio del mes de noviembre 2013 del Bono americano a 20 años siendo el valor 3.504%.

EMBI = Es una prima de riesgo en dólares por invertir en Perú respecto a Estados Unidos. Y se mide en función de la diferencia del rendimiento promedio de los títulos soberanos peruanos frente al rendimiento del bono del Tesoro estadounidense. En valor del EMBI estimado es el promedio del año 2013 que es 1.562%.

Spread = Es el Spread que cobra el Banco que financia el proyecto sobre el coste del endeudamiento en dólares del Gobierno de Perú. Este spread para la deuda no garantizada se ha estimado que es un 3.00%. Este valor se ha hallado a partir de las conversaciones con entidades financieras para este proyecto. Estas entidades financieras han definido las diferencias entre los costes de una deuda garantizada y no garantizada por el Estado. En este sentido se ha definido una spread entre ellas entre el 2% y el 3%.”



107. Así, el costo de deuda referencial utilizado en el modelo financiero obtenido de la fórmula anterior, es de 7.02%, al cual se le suma un spread adicional de 2.5%, para estimar la tasa de intereses a ser utilizada en la fórmula que determina el monto de la cuota PAO.



108. Este spread adicional refleja el valor del dinero en el tiempo correspondiente a los intereses intercalares generados por el descalce que existe entre las obras financiadas por el Concesionario y el pago de las obras por parte del Concedente mediante cuotas PAO. Cabe señalar que las obras son realizadas por el Concesionario entre los años 2016 al 2020 y el pago por dichas obras se realiza de manera trimestral a partir del año 2021 mediante las referidas cuotas.



109. Sobre el particular, en el modelo financiero se verifica que el monto referencial de las cuotas anuales de PAO estimado en base a una tasa de interés de 9.52% (7.02% + 2.5%) y un periodo de repago contado desde el inicio de operaciones (2021) traídos a valor presente genera un VAN menor al VAN obtenido de las inversiones pagadas por el Concesionario⁸. El spread que genera un VAN equivalente para ambos flujos de caja futuros es aproximadamente de 2.72456%. Considerando lo antes señalado, el spread de 2.5% fijado en el modelo financiero es razonable y tiene un fundamento financiero ya que recoge implícitamente el valor de dinero en el tiempo de los intereses generados en el etapa de obras.

V.5.5. Definición de servicios

110. Con relación al punto 2.1.1. de la cláusula segunda del Contrato de Concesión, referida a la naturaleza jurídica, se menciona:

⁸ A precios constantes.

“2.1. Naturaleza Jurídica

2.1.1. *La Concesión materia del presente Contrato se otorga como parte del proceso emprendido por el Estado de la República del Perú, representado por el CONCEDENTE, para la transferencia de actividades productivas al sector privado. Este proceso tiene por objeto mejorar la calidad de los servicios e incrementar el alcance de la Infraestructura Aeroportuaria en el país, a fin de coadyuvar al desarrollo del comercio exterior, del turismo y de la integración regional. {El subrayado es nuestro}”*

111. Al respecto, se recomienda precisar a qué tipo de servicios se hace referencia, a fin de evitar distintas interpretaciones durante le ejecución del proyecto, más aún si el contrato establece la existencia de Servicios Aeroportuario, Servicios No Aeroportuarios y Servicios de Aeronavegación Aérea, por lo que es necesario que se precise a qué servicios se refiere en el presente caso. En caso se refieran a todos los servicios antes mencionados, se recomienda establecer una definición de “Servicios” de la siguiente manera:

“Servicios: para efectos del presente Contrato, comprenden los Servicios Aeroportuarios, Servicios No Aeroportuarios y Servicios de Aeronavegación.”

V.5.6. Entidades del Estado Peruano que realizan Funciones en el Aeropuerto

112. El Anexo 4 del proyecto de Contrato se refiere a las Entidades del Estado Peruano que realizan Funciones en el Aeropuerto. En el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), OSITRAN ha emitido pronunciamiento respecto al acceso que puede tener INDECOPI a las zonas restringidas. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 052-2013-CD-OSITRAN, señaló que el literal 4 del Anexo 10 del Contrato de Concesión del AIJC establece que INDECOPI no tendrá acceso a las zonas restringidas en cuanto realiza sus labores en la zona pública.



113. En tal sentido, a fin de tener uniformidad en el Acceso a las áreas, se considera necesario que se incluya como tercer párrafo del Anexo 4 del proyecto de contrato de concesión lo siguiente:

Las restricciones de acceso dentro del aeropuerto de las Entidades del Estado detalladas en el Anexo 4 del presente Contrato, se determinará en función al Estudio de Seguridad que elabore el Concesionario y al Programa de Seguridad del Aeropuerto aprobado por la DGAC.



114. Asimismo, teniendo en consideración el texto antes señalado, se recomienda eliminar el último párrafo del punto 2 referido a INDECOPI, a fin de tener uniformidad en el tema de acceso a áreas restringidas por parte de todas las entidades del Estado.



V.5.7. Comentarios Informe de Riesgos remitido por PROINVERSIÓN (Entregable 3-B)

115. Sobre los Convenios de estabilidad jurídica, el informe de riesgos remitido por PROINVERSIÓN establece que dichos convenios son contratos firmados entre el Estado e inversores en los cuales se busca ofrecer estabilidad en la legislación y que los mismos

suelen tener una vigencia máxima, que en el caso de Perú es diez años con una inversión mínima de 5 millones de dólares.

116. Al respecto, recomendamos precisar que dichos convenios establecen una serie de garantías, tales como la estabilidad *del régimen tributario vigente al celebrarse el convenio, estabilidad del régimen de libre disponibilidad de divisas, estabilidad del derecho de no discriminación*, entre otros, mas no establecen la estabilidad en la integridad de la legislación peruana, ya que el Concesionario está obligado al cumplimiento de las “Leyes aplicables”, las mismas que incluyen aquellas normas que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente durante la vigencia del contrato de concesión, ello conforme a lo establecido en el contrato de concesión, y los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757.

117. Dicha precisión es importante toda vez que en muchas oportunidades los inversionistas privados han argumentado que dicho convenio de estabilidad jurídica implica un *congelamiento de la normatividad en general*, lo cual se podría entender de la redacción del informe de riesgos realizado por el Asesor de PROINVERSIÓN, el que recomendamos sea modificado.

118. Respecto al plazo de extensión de dichos convenios, se recomienda precisar que el mismo, en caso de otorgarse, se extenderá por todo el plazo de la concesión, conforme lo establece el artículo 19º del TUO de Concesiones, aprobado por el DS 059-96-PCM.

119. El informe de Riesgos también hace referencia a la posible necesidad de realizar nuevas expropiaciones durante la vigencia del Contrato de Concesión o realizar el pago de servidumbres. Al respecto, el consultor manifiesta que se ha identificado que para la construcción del último tramo de la calle de rodadura del aeropuerto será necesario llevar a cabo actividades de movimientos de tierras y la construcción de un talud de tierra en terrenos fuera del área de la concesión. En este sentido será necesario adquirir nuevos terrenos adyacentes y adicionales a los ya expropiados o compensar a estos propietarios por una servidumbre.

120. El Consultor considera que este costo debe ser asumido por el Gobierno Regional o Central para que el Concesionario pueda llevar a cabo las obras del nuevo aeropuerto. Sin embargo, es recomendable establecer claramente de quién será la responsabilidad de llevar a cabo una adecuada y oportuna planificación de qué espacios y terrenos serán necesarios e iniciar los trámites de expropiación, a fin de evitar dilaciones innecesarias o una afectación o a la correcta y adecuada ejecución del Contrato de Concesión.

121. En ese sentido, se recomienda verificar si lo indicado por el Consultor se encuentra acorde con lo establecido en los artículos 6º y 9º de la Ley N° 29908 – Ley que declara de necesidad pública la expropiación de inmuebles para la ejecución de la obra de gran envergadura del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco. Al respecto, el artículo 6º dispone que el Gobierno Regional transferirá a título gratuito y libre de todo obstáculo, carga, gravamen o posesión de terceros, a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para los fines del Proceso de Promoción de la Inversión Privada del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, bajo responsabilidad. Por otra parte, el artículo 9º establece que PROINVERSIÓN se supeditará para la adjudicación de la buena pro del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión al sector privado del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco, a la previa inscripción del derecho de propiedad y entrega en posesión de la totalidad de los predios necesarios a



que se refiere el artículo 3 de la presente norma, a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.⁹

122. En relación a la aceptación de las obras por el Concedente, el Informe de Riesgos establece lo siguiente:

“Aceptación de las obras por el Concedente: al ser la Concesión una actividad regulada y supervisada por el Concedente, el Concesionario afronta un importante riesgo de que las obras no sean finalmente aceptadas por la Administración.”

Los principales hitos que ha de superar el Concesionario son la Aprobación del Expediente Técnico, la Supervisión o fiscalización técnica de las Obras por el Concedente, y la Conformidad y recepción de obras. (...)”

[Lo subrayado es nuestro]

123. Al respecto, es necesario que el informe del consultor sea corregido, de manera que concuerde con la legislación aplicable, y los roles y funciones que ésta asigna a las entidades del Estado. OSITRAN es el ente regulador y supervisor de la infraestructura pública de transporte del alcance nacional, razón por la cual debe eliminarse cualquier referencia a que la concesión y/o las obras son reguladas y/o supervisadas por el Concedente, debiéndose más bien precisar la actuación del Concedente como parte contratante.



VI. CONCLUSIONES

1. El análisis y aportes a la Versión Final del Contrato de Concesión realizados en las secciones precedentes, se basan en la información remitida por PROINVERSIÓN (Versión al 16.12.2013), la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC) y la información adicional remitida por PROINVERSIÓN conforme a lo señalado en los Antecedentes.
2. Asimismo, la opinión técnica vertida en el presente Informe ha tenido en consideración los siguientes criterios generales, basados en las funciones que otorga a OSITRAN la Ley Nº 27701 y el Artículo 37º del Reglamento General de OSITRAN, y en los Lineamientos para la Emisión de Opinión de los Proyectos de Contratos de Concesión:
- Mantener una distribución equilibrada y razonable de los riesgos y prestaciones entre las partes.
 - Incentivar y promover la eficiencia en la provisión de los servicios relacionados con la infraestructura
 - Preservar la continuidad y sostenibilidad del servicio público y del CONCESIONARIO, a lo largo del plazo de la Concesión.



⁹ Artículo 3. Del sujeto activo y del trámite de la expropiación

El Gobierno Regional del Cusco es el sujeto activo de la expropiación materia de la presente Ley, facultándosele para que inicie los trámites correspondientes al proceso de expropiación, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 27117, Ley General de Expropiaciones.

Autorízase, de conformidad con lo dispuesto en el literal a) del artículo 7 de la Ley 27117, Ley General de Expropiaciones, al Gobierno Regional del Cusco, sujeto activo de la expropiación, para que mediante la dación de múltiples resoluciones, realice la ejecución de la expropiación de los bienes inmuebles.

Asimismo, conforme a lo señalado en el numeral 10.2 del artículo 10 de la Ley 27117, Ley General de Expropiaciones, el beneficiario directo de la expropiación será el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien recibirá los predios expropiados por el Gobierno Regional del Cusco, a título gratuito, conforme a lo señalado en el artículo 6 de la presente Ley.

- Respetar las funciones, competencias y roles asignados en el marco institucional a las diversas entidades del Estado.

3. La opinión contenida en el presente Informe resulta acorde con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF y sus modificatorias.

4. Con relación a los temas tarifarios, de acceso y de calidad de servicio, la opinión del Regulador respecto a la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC) es la siguiente:

4.1. Respecto a los temas relacionados con las tarifas, se están formulando observaciones cuya implementación resulta necesaria para mejorar la aplicación del marco regulatorio a la concesión; y su correspondiente ejecución y supervisión, motivo por el cual, se procede a emitir opinión favorable, sujeta a la condición de que PROINVERSION incluya las siguientes modificaciones contractuales:

1.108 "Servicios Aeroportuarios", son los servicios normales y habituales del aeropuerto que permiten el intercambio modal en el transporte de pasajeros, así como aquellos servicios prestados a las aeronaves para que puedan completar la cadena logística en una relación origen destino, conforme las definiciones de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias.

"1.81 Operaciones Principales", son los servicios relacionados con la Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de Aeronaves y Puentes de Abordaje, descritos en el Numeral 1.1 del Anexo 5 del presente Contrato. La responsabilidad por la ejecución de las Operaciones Principales corresponde al CONCESIONARIO."

"1.82 Operaciones Secundarias", son los servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 1.2 del Anexo 5 del presente Contrato, que pueden ser realizados por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias en el Aeropuerto corresponde al CONCESIONARIO."

Anexo 5

1.2. Operaciones Principales:

Son los servicios que generan Ingresos Aeroportuarios para el CONCESIONARIO. La responsabilidad por la prestación de los mismos corresponderá siempre al CONCESIONARIO. Estos servicios se detallan a continuación: (...)

1.3 Operaciones Secundarias

Son los servicios que generan Ingresos Aeroportuarios para el CONCESIONARIO y que serán llevados a cabo por el CONCESIONARIO cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. En los casos que las Operaciones Secundarias sean prestadas directamente por el CONCESIONARIO, también constituirán Ingresos Aeroportuarios. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias corresponde al CONCESIONARIO. Estos servicios se detallan a continuación:

(...)



9.1.6 Revisión tarifaria: Las tarifas reajustadas según lo establecido en el numeral anterior serán revisadas por OSITRAN, siempre según los criterios, principios y metodologías regulatorias establecidas en el RETA y a las Normas Regulatorias del OSITRAN. Las tarifas revisadas entrarán en vigencia el 1 de enero del décimo tercer (13) año de la Concesión, a partir del inicio de la Etapa de Operación. Al año de su entrada en vigencia las tarifas revisadas se reajustarán de acuerdo con lo establecido en el numeral 9.1.4. Las revisiones tarifarias se producirán quinquenalmente hasta el final de la Concesión.

- 4.2. En cuanto a las materias relacionadas con las facilidades esenciales, se están formulando observaciones cuya implementación resulta necesaria para mejorar las condiciones de aplicación del régimen de acceso a las facilidades Esenciales del futuro aeropuerto; y su correspondiente ejecución y supervisión, motivo por el cual, se procede a emitir opinión favorable, sujeta a la condición de que PROINVERSION incluya las siguiente modificación contractuales:

"1.82 Operaciones Secundarias", son los servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 1.2 del Anexo 5 del presente Contrato, que pueden ser realizados por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica que solicite acceso, de conformidad con el REMA. La responsabilidad por la prestación de las Operaciones Secundarias en el Aeropuerto corresponde al CONCESIONARIO."

- 4.3. En cuanto a los aspectos sobre la calidad del servicio, se advierte que se respeta los criterios exigibles y no hay objeciones por parte del Regulador, por lo que se emite opinión favorable en este extremo.

5. Con relación a la previsión de fondos necesarios para financiar las actividades de supervisión de ejecución de obras a cargo de OSITRAN, se están formulando observaciones que consideramos necesarias para garantizar la viabilidad de la función supervisora de OSITRAN. La redacción que se propone es la siguiente:

"8.7 Supervisión de las Obras

Corresponde al OSITRAN, a través del supervisor de obras, efectuar las acciones de fiscalización que le competen durante el desarrollo de las Obras, tanto en la Etapa de Ejecución de las Obras, como en la Etapa de Operación. El OSITRAN podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO antes del inicio de la cada una de las etapas, en un plazo máximo de cinco (05) Días contados a partir de la fecha de selección o designación del supervisor de obras antes indicado, según corresponda.

Las funciones asignadas al supervisor de obras y aquellas establecidas en el presente Contrato, serán ejercidas de acuerdo a las facultades conferidas por OSITRAN y conforme a lo establecido en las directivas y reglamentos que para tal efecto establezca OSITRAN.

El CONCESIONARIO deberá dar al OSITRAN, a través del supervisor de obras y el equipo que éste disponga, libre acceso al Área de la Concesión para realizar su labor con la exactitud requerida, dentro de los horarios de trabajo del área respectiva. Corresponderá al supervisor de obras informar periódica y



regularmente del avance de las Obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información.

De no cumplir las Obras con los parámetros exigidos por las Leyes Aplicables, así como por los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 8, OSITRAN podrá exigir las subsanaciones necesarias de acuerdo a las instrucciones que para tal efecto indique, debiendo imponer las penalidades correspondientes según lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava.

Los costos derivados de las actividades de supervisión, efectuadas por OSITRAN ya sea a través de empresas supervisoras o personas naturales, durante la ejecución de obras, formulación de Estudios Definitivos de Ingeniería y gastos preparatorios de los procesos de selección, tanto para la Etapa de Ejecución de Obras, como para la Etapa de Operación; serán de cargo del CONCESIONARIO, por un valor máximo del cinco por ciento (5%) del valor de las Inversiones previstas en cada una las Etapas.

El pago del Porcentaje de Supervisión será realizado por EL CONCESIONARIO al REGULADOR de acuerdo a los cronogramas de pago e importes que determine EL REGULADOR para cada una de las Etapas de la Concesión.

El procedimiento de contratación del supervisor de obras se efectuará de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Numeral 14.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del presente Contrato.

6. Con relación al título Otros Aspectos Relevantes, se están formulando recomendaciones y proponiendo proyectos de cláusulas, cuya incorporación OSITRAN considera necesaria, conforme al siguiente detalle:

Cláusula 14.6

14.6 Aporte por Regulación

El CONCESIONARIO está obligado a pagar directamente a OSITRAN el aporte por regulación a que se refiere el Artículo 14° de la Ley N° 26917 y el Artículo 10° de la Ley N° 27332, o normas que lo modifiquen o sustituya, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales y las Normas Regulatorias emitidas por el OSITRAN sobre la materia, el mismo que se calculará y cobrará sobre el total de los ingresos facturados brutos por el CONCESIONARIO.

Anexo 4

Incluir como tercer párrafo del Anexo 4 del proyecto de contrato de concesión lo siguiente:

Las restricciones de acceso dentro del aeropuerto de las Entidades del Estado detalladas en el Anexo 4 del presente Contrato, se determinará en función al Estudio de Seguridad que elabore el Concesionario y al Programa de Seguridad del Aeropuerto aprobado por la DGAC.



Asimismo, eliminar el último párrafo del punto 2 referido a INDECOPI, a fin de tener uniformidad en el tema de acceso a áreas restringidas por parte de todas las entidades del Estado.

7. Asimismo, se plantea que PROINVERSIÓN analice y precise los temas vinculados a la afectación de terrenos adyacentes, así como a la precisión de los servicios que se hace referencia en el objeto del Contrato.

VI. RECOMENDACIÓN

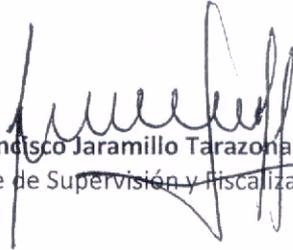
En virtud de lo expuesto, se recomienda al Consejo Directivo aprobar el presente Informe, el cual contiene la opinión técnica respecto de la Versión Final del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC); y, en consecuencia, emitir opinión favorable, sujeta a la condición de que PROINVERSIÓN incluya las modificaciones contractuales que se ha sustentado y cuya redacción alternativa se ofrece en el presente informe, así como las sugerencias formuladas.

Atentamente,



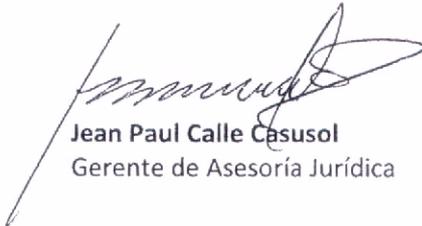
Manuel Carrillo Barnuevo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos



Francisco Jaramillo Tarazona

Gerente de Supervisión y Fiscalización



Jean Paul Calle Casusol

Gerente de Asesoría Jurídica

Reg. Sal. 38668-13