

REPÚBLICA DEL PERÚ



CONTRATO DE CONCESIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO – CUSCO (AICC)

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA



COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL,
INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA E INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA –
PRO INTEGRACIÓN



Febrero, 2013

NUEVA VERSIÓN 1



**CONTRATO DE CONCESIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE
CHINCHERO – CUSCO (AICC)**

Señor Notario:

Sírvase extender en su registro de Escrituras Públicas, una en la que conste el Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero en Cusco (en adelante, el "Contrato") que celebran el Estado de la República del Perú, (en adelante, CONCEDENTE), actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ("MTC"), facultado por el artículo 30°, inciso a) del Decreto Supremo N° 080-96-PCM, con domicilio en Jr. Zorritos 1203, Lima 1, Perú debidamente representado por

_____ con DNI N° _____,
debidamente facultado por Resolución Ministerial N° _____,
de fecha _____, y de la otra parte,
la _____ Sociedad _____, Concesionaria
(en adelante,

CONCESIONARIO), con domicilio en _____,
República del Perú, debidamente representado por
_____ identificado(s) con
_____ debidamente facultado(s) al efecto por

Interviene en el presente Contrato, el Adjudicatario
_____ con domicilio en _____
debidamente representado por _____,
identificado con _____ debidamente facultado al efecto mediante
_____, quien a la
Fecha de Cierre se constituirá en el CONCESIONARIO.

ANTECEDENTES

Mediante Ley N° 27528, publicada el 11 de octubre de 2001, se creó el Proyecto Especial Aeropuerto Internacional de Chinchero, a cargo de la Comisión de Promoción de la Inversión Privada – COPRI.

De acuerdo a lo señalado en la misma norma se declaró de necesidad y utilidad pública y de la más alta prioridad para el Estado, el Proyecto Especial Aeropuerto Internacional de Chinchero, en la provincia de Urubamba del departamento del Cusco.

El Artículo 4° de la citada ley autorizó a la COPRI la entrega en concesión al sector privado para la construcción, operación y explotación del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, con los mecanismos y procedimientos establecidos.

Por el Decreto Supremo N° 027-2002-PCM, se dispuso la absorción de la Comisión de Promoción de la Inversión Privada - COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras - CONITE y de la Gerencia de la Comisión Económica de la Comisión de Promoción del Perú - PROMPERÚ, por la Dirección Ejecutiva FOPRI,



pasando a denominarse esta entidad Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN.

Con fecha 19 de febrero de 2009 se publicó el Decreto Supremo N° 042-2009-EF por el cual se aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de PROINVERSIÓN.

Mediante Resolución Suprema N° 047-2009-EF se designó a los miembros permanentes de los Comités Especiales de PROINVERSIÓN, entre ellos el Comité Especial de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACION.

Mediante Acuerdo PROINVERSIÓN N° 357-01-2010 de fecha 07 de julio de 2010 el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, el mismo que fue publicado en el Diario Oficial El Peruano el día 16 de julio de 2010.

El 27 de agosto de 2010 el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN acordó aprobar las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en Concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.

Con fecha 31 de agosto de 2010 se publicaron las Bases y se llevó a cabo la convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en Concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.

Por 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” publicada el 23 de agosto de 2012, se faculta al Gobierno Regional del Cusco a destinar recursos para la adquisición de los predios necesarios para el desarrollo del proceso de promoción de la inversión privada del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco, incluyendo las acciones necesarias para la compensación, reubicación y/o reasentamiento de la población afectada por el referido proceso. Asimismo, la indicada Ley regula que el Gobierno Regional del Cusco deberá transferir a título gratuito los predios adquiridos, a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, libres de todo obstáculo, carga, gravamen o posesión de terceros.

Mediante Acuerdo PROINVERSIÓN N° 490-2-2012-CPI de fecha 18 de octubre de 2012, se aprobó la modificación del Plan de Promoción, a efecto de clasificar a la Asociación Pública Privada como cofinanciada y excluir, del diseño de la concesión, la gestión por parte del concesionario del Aeropuerto Internacional Velasco Astete.

Por Resolución Suprema N° 079-2012-EF de fecha 20 de diciembre de 2012 se ratifica el acuerdo del Consejo Directivo adoptado el 18 de octubre de 2012.

Por acuerdo de Consejo Directivo de PROINVERSIÓN de fecha _____ se aprobó el presente Contrato.

Con fecha _____, el Comité adjudicó la buena pro al Postor _____

Mediante Resolución Ministerial N° _____ se autorizó al señor _____ para que en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones suscriba el presente Contrato.

De conformidad con las Bases, el Adjudicatario o, en su caso, los Adjudicatarios, constituyeron a el CONCESIONARIO de acuerdo con las leyes de la República del Perú.

CORPAC S.A. es la empresa estatal del Sector Transportes y Comunicaciones, donde el cien por ciento de las acciones son de propiedad del Estado, organizada como sociedad anónima y encargada de administrar la infraestructura aeroportuaria y los aeropuertos de la República del Perú; dicha infraestructura a su cargo es de alcance nacional, de acuerdo a lo estipulado en el Decreto Supremo N° 019-2007-MTC.

En virtud de lo antes señalado, las Partes convienen en celebrar el presente Contrato de acuerdo con los términos y condiciones siguientes:

CLÁUSULA PRIMERA DEFINICIONES

Toda referencia efectuada en el presente Contrato a "Numerales", "Anexos", "Apéndices", "Cláusulas" o "Secciones" deberá entenderse efectuada a anexos, apéndices, numerales, cláusulas o secciones del presente Contrato, respectivamente, salvo indicación expresa en sentido contrario. Todos los Anexos y Apéndices del presente Contrato forman parte integrante del mismo.

Cualquier referencia a una Autoridad Gubernamental determinada deberá entenderse efectuada a la misma o a cualquier entidad que la sustituya o suceda, o a la persona que dicha Autoridad Gubernamental designe para cumplir los actos señalados en el presente Contrato o en las Leyes Aplicables.

En el presente Contrato, los siguientes términos tendrán los significados establecidos a continuación:

1.1 **"Acreedores Permitidos"**, el concepto de Acreedores Permitidos es sólo aplicable para los supuestos de Endeudamiento Garantizado Permitido. Para tal efecto serán los siguientes:

- (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado de la República del Perú sea miembro,
- (ii) cualquier institución, entidad de crédito a la exportación o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado de la República del Perú mantenga relaciones diplomáticas,
- (iii) cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado de la República del Perú y designada como banco extranjero de primera categoría en la Circular No. 045-2012-BCRP, emitida por el Banco Central

de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique y adicionalmente las que la sustituyan, en el extremo en que se incorporen nuevas instituciones;

(iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el CONCEDENTE que tenga una clasificación de riesgo no menor a "A" para deudas de largo plazo asignada por una entidad de reconocido prestigio registrada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores (CONASEV),

(v) cualquier otra institución financiera nacional aprobada por el CONCEDENTE que tenga una clasificación de riesgo no menor a "A" para deudas de largo plazo asignada por una clasificadora de riesgo nacional,

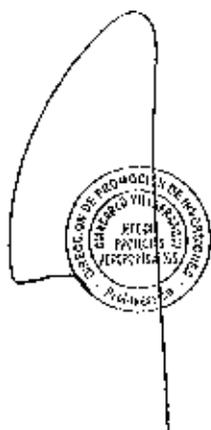
(vi) todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el CONCESIONARIO,

(vii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el CONCESIONARIO mediante oferta pública,

(viii) cualquier persona jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario, emitido en el marco de un proceso de titulación de activos, mediante oferta pública; y

(ix) los patrimonios fideicometidos administrados por fiduciaros o sociedades tituladoras.

Queda expresamente establecido que bajo ninguna circunstancia se permitirá que los accionistas o socios del CONCESIONARIO sean Acreedores Permitidos directa o indirectamente. Asimismo, el Acreedor Permitido no deberá tener ningún tipo de vinculación con el CONCESIONARIO conforme los términos establecidos en la Resolución N° 090-2005-EF-94.10, modificada por la Resolución CONASEV N° 005-2006-EF/94.10 o norma que lo sustituya.



1.2

"Acta de Reversión de los Bienes", es el documento y anexos suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO mediante el cual se deja constancia de la entrega a favor del CONCEDENTE de los Bienes de la Concesión, incluidas las Obras ejecutadas y Equipamiento adquiridos una vez producida la Caducidad de la Concesión o la devolución anticipada de los Bienes de la Concesión.



1.3

"Acta de Recepción de Obras y Equipamiento", es (son) el (los) documento(s) y anexos suscrito(s) por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO mediante el cual se deja constancia de la recepción de las Obras y Equipamiento, y que los mismos se encuentran conforme a lo exigido en el Contrato.



1.4

"Acta de Recepción de Obras Adicionales", es el documento y anexos suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO mediante el cual se deja constancia de la recepción de las Obras Adicionales y Equipamiento, y que los mismos se encuentran conforme a lo exigido en el Contrato.



1.5

"Acta de Entrega del Área de la Concesión", es el documento y anexos suscritos por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO mediante el cual se

deja constancia que el CONCESIONARIO ha tomado posesión de la totalidad del Área de la Concesión que serán destinadas a la ejecución del presente Contrato.

- 1.6 "Adjudicatario", es el postor favorecido con la adjudicación de la buena pro del Concurso.
- 1.7 "Aeropuerto o AICC", está referido al nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.
- 1.8 "Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN)", es el organismo al que se refiere la Ley N° 28660 y el Decreto Supremo N° 042-2009-EF, encargado, entre otras funciones, de promover la inversión privada en obras públicas de infraestructura y servicios públicos.
- 1.9 "AIVA", es el acrónimo del Aeropuerto Internacional "Alejandro Velasco Astete" de la ciudad del Cusco.
- 1.10 "Año Calendario", es el periodo comprendido entre el 01 de enero y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.

- 1.11 "Año(s) de la Concesión", cada periodo de doce (12) meses, del 01 de enero al 31 de diciembre, con excepción del primer Año de la Concesión, el mismo que comenzará en la Fecha de Cierre y terminará el 31 de diciembre del mismo año.

El último Año de la Concesión comenzará el 01 de enero y terminará en la fecha en que ocurra el aniversario correspondiente a la Fecha de Cierre.

El número de Años de Concesión deberá corresponder al total de Años de Concesión, sumadas las prórrogas correspondientes.

- 1.12 "Área de la Concesión", son las áreas descritas en el Anexo 2 del presente Contrato, que forman parte de los Bienes de la Concesión y que son entregadas al CONCESIONARIO por el CONCEDENTE.

- 1.13 "Autoridad Ambiental Competente", es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales – DGASA o la entidad que lo sustituya en el desempeño de sus funciones.

- 1.14 "Autoridad Gubernamental", es cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias, regulatorias o administrativas, o cualquier entidad u organismo del Perú que, conforme a ley, ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos o judiciales o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones anteriormente citadas con jurisdicción sobre las personas o materias en cuestión.

1.15 **"Autorización de Funcionamiento"**, es la autorización otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que el CONCESIONARIO pueda operar el Aeropuerto de acuerdo con las Leyes Aplicables.

1.16 **"Bases"**, es el documento emitido por el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACION que fijó los términos bajo los cuales se desarrolló el Concurso. Incluye sus formularios, anexos, apéndices y circulares de las mismas emitidas por el Comité.

1.17 **"Bienes de la Concesión"**, es el Área de la Concesión, incluyendo las Obras y Obras Adicionales que el CONCESIONARIO efectúe dentro de la misma, así como el Equipamiento que adquiera durante la vigencia de la Concesión, y que están destinados para su Operación por parte del CONCESIONARIO. Los Bienes de la Concesión serán devueltos y/o entregados al CONCEDENTE al término de la Concesión. Los Bienes de la Concesión no incluyen aquellos bienes destinados a la prestación de los Servicios No Aeroportuarios.



1.18 **"Bienes del CONCESIONARIO"**, son todos los bienes construidos, adquiridos o implementados por el CONCESIONARIO con sus recursos en el Área de la Concesión. Estos bienes se encuentran destinados a la prestación de Servicios No Aeroportuarios y son distintos a los Bienes de la Concesión, encontrándose sometidos a las reglas del Contrato y/o a las Leyes Aplicables. El diseño y construcción de los Bienes del CONCESIONARIO se regirán por el Reglamento Nacional de Edificaciones y otras normas que resulten aplicables a las construcciones civiles.



1.19 **"Caducidad de la Concesión"**, es la finalización o extinción de la Concesión por las causales previstas en este Contrato.



1.20 **"Capital Social Mínimo"**, es el capital social mínimo que deberán suscribir y pagar los accionistas o socios del CONCESIONARIO en la oportunidad y condiciones establecidas en el Literal a) del Numeral 3.3.1 de la Cláusula Tercera del presente Contrato.



1.21 **"Cargos de Acceso"**, es la contraprestación monetaria que cualquier Usuario Intermedio está obligado a pagar al CONCESIONARIO por utilizar las facilidades esenciales calificadas como tales en el REMA, sin importar la denominación que se le otorgue, de acuerdo a la forma o modalidad que corresponda al tipo contractual que haya adoptado el correspondiente Contrato de Acceso.



1.22 **"Certificado de Aeródromo o Certificado de Operación y Servicios Aeroportuarios"**, es el certificado para explotar un aeródromo expedido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, con posteridad a la aceptación o aprobación del Manual de Aeródromo, en el marco de la subparte B de la RAP 139, sus normas modificatorias y complementarias.

- 1.23 **"Cierre Financiero"**, es el proceso por el cual el CONCESIONARIO acreditará al CONCEDENTE que cuenta con el financiamiento necesario para ejecutar las Obras. El procedimiento para la obtención del Cierre Financiero se detalla en el Numeral 9.2 de la Cláusula Novena del presente Contrato.
- 1.24 **"Cofinanciamiento"**, es la suma de dinero expresada en Dólares que el CONCEDENTE desembolsará al CONCESIONARIO por concepto de la Concesión, de acuerdo a lo establecido en el Contrato. El Cofinanciamiento también podrá considerar, de ser el caso, el otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tengan una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos, conforme a lo dispuesto en el numeral 4.3 del Artículo 4 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012, aprobado por D.S. 146-2008-EF. En el caso de requerirse el otorgamiento o contratación de garantías financieras para esta concesión, dichas garantías deberán sujetarse a lo dispuesto en la Ley General del Sistema Nacional de Endeudamiento aprobado por Ley N° 28563.
- 1.25 **"CONCEDENTE"**, es el Estado de la República del Perú, a nivel de Gobierno Nacional, quien actúa representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).
- 1.26 **"Concesión"**, es la relación jurídica de derecho público que se establece entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO a partir de la Fecha de Cierre mediante la cual el CONCEDENTE otorga al CONCESIONARIO el derecho al aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión y la obligación de diseñar, financiar, construir, operar y mantener el Aeropuerto durante el plazo de vigencia de la misma, con plena observancia de las Leyes Aplicables.
- 1.27 **"CONCESIONARIO"**, es la persona jurídica constituida por el Adjudicatario, que suscribe el Contrato de Concesión con el CONCEDENTE.
- 1.28 **"Concurso"**, es el Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en Concesión al sector privado del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco conducido por PROINVERSIÓN y respecto del cual se adjudicó la Buena Pro del mismo al Adjudicatario. Se inicia con la convocatoria pública y concluye con la Fecha de Cierre.
- 1.29 **"Contrato o Contrato de Concesión"**, es el presente documento incluyendo sus anexos y apéndices, celebrado entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, y que rige las relaciones entre las Partes durante la vigencia de la Concesión, así como cualquier otro documento que se integre a éste, incluyendo sus addendas o modificatorias.
- 1.30 **"Contrato de Acceso"**, es el documento que de acuerdo a lo establecido en el REMA especifica los Cargos de Acceso y otras condiciones.

1.31 **"Contrato de Construcción"**, es el contrato que será celebrado entre el CONCESIONARIO y un constructor, el mismo que deberá cumplir como mínimo con los requisitos de precalificación del constructor establecidos en las Bases, para que este último se haga cargo, por cuenta del CONCESIONARIO, del diseño y la ejecución de las Obras. La celebración del Contrato de Construcción no limitará las responsabilidades del CONCESIONARIO.

1.32 **"Contrato de Seguridades y Garantías"**, es el contrato a que se refiere el Artículo 2° del Decreto Ley N° 25570, modificado por la Ley N° 26438, que será suscrito en la Fecha de Cierre.

1.33 **"Control Efectivo"**, una persona natural o jurídica ostenta o está sujeta al Control Efectivo de otra persona natural o jurídica conforme a la definición contenida en la Resolución CONASEV N° 090-2005-EF-94.10 modificada por la Resolución CONASEV N° 005-2006-EF/94.10 o norma que la sustituya.

1.34 **"CORPAC"**, es la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. o la entidad que lo sustituya.

1.35 **"Cuenta de Reserva del Aeropuerto Internacional de Chinchero Cusco"**, es la cuenta del Fideicomiso en que se constituirá un fondo de reserva que servirá para completar el pago del Cofinanciamiento del AICC, en caso que no se cuente con los fondos necesarios para alimentar la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso. El importe a ser depositado en la Cuenta de Reserva del AICC ascenderá a _____ Dólares y deberá mantenerse como mínimo en dicha cuenta según lo establecido en el Anexo 24.

1.36 **"Cuenta Recaudadora del Fideicomiso"**, es la cuenta de Fideicomiso en que se deposita el(los) flujos(s) económico(s) necesario(s) para el cumplimiento de las obligaciones contractuales de pago(s) al CONCESIONARIO según lo establecido en el presente Contrato.

1.37 **"DGAC"**, es la Dirección General de Aeronáutica Civil, órgano de línea del sub-sector de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú. Entre sus facultades se encuentran: fomentar, planificar y asegurar un servicio eficiente y seguro del transporte y la navegación aérea civil dentro del territorio de la República del Perú.

Asimismo, para efectos del presente Contrato, la DGAC, en representación del CONCEDENTE, es la dirección competente de la aprobación y autorización entre otros de:

- Planes Maestros
- Estudios Definitivos de Ingeniería de las Obras
- Plan de Inversiones en Equipamiento
- Programa de Mantenimiento Periódico

- 1.38 "DGASA", es la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales, órgano de línea y Autoridad Ambiental Sectorial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 1.39 "Día o Días", son los días hábiles, es decir, que no sean sábado, domingo o feriado no laborable declarado como tal por la Autoridad Gubernamental en la ciudad de Lima o en la Región Cusco. También se entiende como feriados los días en que los bancos en la ciudad de Lima no se encuentran obligados a atender al público por disposición de la Autoridad Gubernamental.
- 1.40 "Días Calendario", son los días hábiles, no hábiles y feriados declarados no laborables.
- 1.41 "Dólares" o "US\$", es la moneda de curso legal en los Estados Unidos de América.
- 1.42 "Empresa Afiliada", una empresa será considerada afiliada a otra empresa cuando el Control Efectivo de tales empresas se encuentre en manos de una misma Empresa Matriz.
- 1.43 "Empresa Bancaria", son las entidades que se encuentran definidas en el Anexo N° 6 de las Bases, autorizados a emitir cartas fianzas para efectos de la Concesión.
- 1.44 "Empresa Matriz", es aquella empresa que posee el Control Efectivo de una o varias empresas. También está considerada en esta definición aquella empresa que posee el Control Efectivo de una Empresa Matriz, y así sucesivamente.
- 1.45 "Empresa Subsidiaria", es aquella empresa cuyo Control Efectivo es ejercido por la Empresa Matriz.
- 1.46 "Empresas Vinculadas", son todas aquellas empresas relacionadas con el CONCESIONARIO, de acuerdo a la definición contenida en las normas vigentes de CONASEV. En este sentido, empresas vinculadas son aquellas que tienen una relación tal que conlleva un comportamiento vinculado, bien porque: i) forman parte del mismo grupo económico, ii) porque una persona jurídica tiene, directa o indirectamente, una participación en el capital social de otra que le permite tener presencia en su directorio, iii) una misma garantía respalda obligaciones de ambas, iv) más del 50% de las obligaciones de una empresa están garantizadas por la otra o v) cuando más del 50% de las obligaciones de una persona jurídica son acreencias de la otra. Una Empresa Vinculada es también cualquier Empresa Afiliada, Subsidiaria o Matriz.
- 1.47 "Endeudamiento Garantizado Permitido", consiste en el endeudamiento por concepto de operaciones de financiamiento o crédito, emisión de valores mobiliarios y/o de dinero tomado en préstamo de cualquier Acreedor

Permitido bajo cualquier modalidad, cuyos fondos serán destinados al cumplimiento del objeto de este Contrato, incluyendo cualquier renovación o refinanciamiento de tal endeudamiento, y se encuentra garantizado conforme lo dispuesto en el Numeral 10.4.1.

Los principales términos financieros del endeudamiento, incluyendo los montos del principal, tasa o tasas de interés, disposiciones sobre amortización, gastos de emisión, comisiones, penalidades por pago anticipado, seguros, impuestos, entre otros, requerirán la aprobación del CONCEDENTE, previa opinión favorable del OSITRAN. El CONCEDENTE no podrá negar la aprobación sin mediar causa justificada.

"Equipamiento", son los equipos, sistemas eléctricos o mecánicos y electrónicos que adquiera el CONCESIONARIO durante la vigencia de la Concesión, necesarios para prestar los Servicios Aeroportuarios.

"Equipos de Navegación Aérea", son los equipos que serán adquiridos e instalados por el CONCESIONARIO y que son necesarios para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea, los cuales estarán a cargo de CORPAC. Estos equipos se detallan en el Anexo 19 del presente Contrato.

"Estándares Básicos", se refiere a las directrices, manuales, especificaciones, recomendaciones y/o lineamientos emitidos por los siguientes organismos:

- a. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)- Aplicable a los aspectos relacionados al diseño, operación y planificación del Aeropuerto, facilitación y seguridad, conforme a lo señalado en los Anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional
- b. Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).- Aplicable a los aspectos relacionados al diseño, operación y planificación del Aeropuerto, facilitación y seguridad, conforme a lo señalado en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú
- c. International Airline Transport Association (IATA)- Aplicable a los aspectos relacionados a los Niveles de Servicio brindados a los pasajeros, elaboración de Planes Maestros de Desarrollo, manejo de temas ambientales, entre otros temas relevantes, conforme a lo señalado en la última edición de su publicación "Airport Development Reference Manual"
- d. Federal Aviation Administration (FAA)- Aplicable a los aspectos relacionados al análisis de dimensión y diseño de pistas de aterrizaje y otros aspectos relacionados con el desarrollo de pavimentos, así como al diseño de terminales de pasajero.
- e. Airport Council International (ACI)- Aplicable a los aspectos relacionados a la selección de criterios y realización de encuestas de satisfacción de los pasajeros, visitantes y acompañantes del Aeropuerto, así como para fines comparativos de los resultados en relación a otros aeropuertos.
- f. Transport Security Administration (TSA) Aplicable a los aspectos

1.48
1.49
1.50



relacionados a los lineamientos de seguridad recomendados para el planeamiento, diseño y construcción del Aeropuerto.

- g. International Standards Organization (ISO)-Aplicable a los aspectos relacionados a la estandarización de procesos y gestión de calidad en la operación del Aeropuerto.

1.51 **"Estudio Definitivo de Ingeniería" o "EDI"**, son los estudios definitivos de ingeniería que le corresponde desarrollar al CONCESIONARIO sobre la base de la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo, el Plan de Equipamiento y el Programa de Rehabilitación, que permitirá la ejecución y supervisión de las Obras, Equipamiento y Equipos de Navegación Aérea.

1.52 **"Etapa de Ejecución de Obras"**, es el periodo en el cual el CONCESIONARIO debe realizar los trabajos de ejecución de Obras, adquisición e implementación de Equipamiento, cumpliendo con los requerimientos establecidos en el presente Contrato hasta la suscripción del Acta de Recepción de Obras y de Equipamiento.

1.53 **"Evaluación del Impacto Ambiental"**, es un proceso participativo técnico – administrativo, destinado a prevenir, minimizar, corregir y/o mitigar e informar acerca de los potenciales impactos ambientales negativos que pudieran derivarse de las políticas, planes, programas y proyectos de inversión, y asimismo intensificar sus impactos positivos.

1.54 **"Fecha de Cierre"**, es el día y hora en que se suscribe el Contrato de Concesión, previo cumplimiento de las condiciones establecidas en el Numeral 3.3. de la Cláusula Tercera del presente Contrato.

1.55 **"Fidelcomiso"**, es el fondo constituido por el CONCESIONARIO, a su costo y riesgo, cuyo patrimonio fideicometido está conformado por las transferencias de recursos del CONCESIONARIO por concepto de Ingresos Netos y recursos del CONCEDENTE por concepto de Cofinanciamiento y demás obligaciones del CONCEDENTE derivadas del presente Contrato. Con los recursos de este fondo el CONCESIONARIO recibirá el importe correspondiente al(a los) compromiso(s) de pago(s) del CONCEDENTE definido(s) en el Anexo 23 del presente Contrato.

1.56 **"Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión"**, es la carta fianza bancaria otorgada por una Empresa Bancaria, que el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE, a fin de asegurar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones establecidas en el presente Contrato, incluyendo el pago de las penalidades y demás sanciones, de conformidad con lo establecido en el Numeral 10.2.2. de la Cláusula Décima, con excepción de aquellas obligaciones del CONCESIONARIO cubiertas con la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras. La referida carta fianza se incluirá como Anexo 15 del presente Contrato.

1.57 **"Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras"**, es la carta fianza bancaria otorgada por una Empresa Bancaria que el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE para garantizar la correcta

ejecución de las Obras, de conformidad con lo establecido en el Numeral 10.2.3 de la Cláusula Décima. La referida carta fianza deberá emitirse de acuerdo a los términos y condiciones establecidas en el Anexo 16 del presente Contrato.

1.58 "Gastos por Actos Preparatorios del Proceso", son los gastos en los que ha incurrido el Estado de la República del Perú para la contratación de estudios, asesorías y otros, necesarios para la ejecución del proceso de promoción de la inversión privada del AICC. El monto total de dichos gastos será comunicado mediante Circular.

1.59 "Gravámenes", es cualquier gravamen o derecho de garantía, hipoteca, garantía mobiliaria, usufructo, carga u otra afectación o limitación de dominio, ya sea voluntaria o involuntaria (incluyendo cualquier venta con reserva de propiedad u otro convenio similar de retención o reserva de dominio o propiedad y cualquier arrendamiento financiero), y cualquier otro contrato que otorgue un derecho real de garantía.

1.60 "IATA", es la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, por sus siglas en inglés.

1.61 "IGV", Es el acrónimo de Impuesto General a las Ventas, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 055-99-EF, Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, o norma que lo sustituya, así como el Impuesto de Promoción Municipal a que se refiere el Decreto Supremo N° 156-2004-EF, Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, o normas que los sustituyan.

1.62 "Infraestructura Aeroportuarla", son las edificaciones, terminal de pasajeros, pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas, estacionamiento vehicular, vías de acceso internas, equipamiento e instalaciones y obras civiles que conforman el Aeropuerto, destinados a la prestación de los Servicios Aeroportuarios y Servicios No Aeroportuarios. Estas pueden estar ubicadas tanto en el Lado Aire como en el Lado Tierra.

1.63 "Ingresos Regulados", son aquellos ingresos facturados provenientes del cobro de Tarifas y Cargos de Acceso por parte del Concesionario.

1.64 "Ingresos Netos", son el resultado de deducir el IGV de los ingresos obtenidos por el CONCESIONARIO por la prestación de los Servicios Aeroportuarios del AICC. No se considerarán como Ingresos Netos los que pudiera recibir el CONCESIONARIO por el reembolso del pago de los servicios públicos a que se refieren los Numerales 7.1.6 y 7.7.4 de la Cláusula Séptima del presente Contrato.

1.65 "Ingresos No Regulados", son los ingresos facturados provenientes de los Servicios No Aeroportuarios derivados de la Operación de la Infraestructura Aeroportuarla prestados por el CONCESIONARIO que se encuentran bajo el régimen de libre competencia, sean percibidos o devengados.

- 1.66 **"Inventarios"**, son los inventarios: inicial, anuales y final de los Bienes de la Concesión, elaborados y presentados conforme a los términos siguientes:
- "Inventario Inicial": es el inventario de los Bienes de la Concesión con los que cuenta el CONCESIONARIO al momento del inicio de la Operación.
 - "Inventario Anual": es el listado de los Bienes de la Concesión con los que cuenta el CONCESIONARIO a las fechas de cierre anuales de cada Año de Concesión hasta la Caducidad de la misma.
 - "Inventario Final": es el listado de los Bienes de la Concesión con los que cuenta el CONCESIONARIO a la fecha de Caducidad de la Concesión.

- 1.67 **"Inversionista(s) Estratégico(s)"**, es el integrante del CONCESIONARIO que acreditó los requisitos técnicos de precalificación durante el Concurso y que es titular de por lo menos la Participación Mínima en el CONCESIONARIO según la declaración contenida en el Sobre N° 1.

- 1.68 **"Lado Aire"**, comprende el área de movimiento¹ de un aeropuerto, así como la franja de pista, edificios e instalaciones, cuyo acceso está controlado.

- 1.69 **"Lado Tierra"**, es el área que comprende el terminal de pasajeros, las zonas comerciales, aduanas, estacionamiento vehicular, entre otras instalaciones de acceso público destinadas a recibir y tratar al pasajero o a la carga que llega por tierra o por aire.

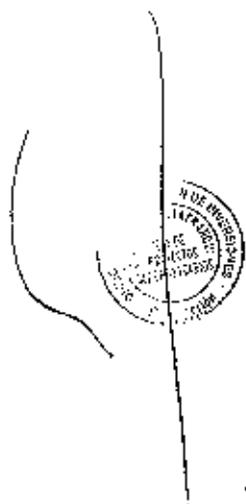
- 1.70 **"Leyes Aplicables"**, es el conjunto de disposiciones legales que regulan el Contrato en caso de vacío o con fines complementarios. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, las Normas Regulatorias, los decretos supremos, los reglamentos, directivas y resoluciones que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente, de conformidad con su ley de creación, las que serán de observancia obligatoria para las Partes.

- 1.71 **"LIBOR"**, es la tasa London InterBank Offered Rate a 180 días establecida por el Cable Reuter a la hora de cierre en la ciudad de Londres.

- 1.72 **"Mantenimiento"**, comprende las actividades necesarias que el CONCESIONARIO deberá efectuar a partir del inicio de la Operación para conservar los componentes del Lado Aire e Infraestructura Aeroportuaria garantizando la confiabilidad y efectividad de los Bienes de la Concesión y dando cumplimiento a los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el presente Contrato. Incluye:

¹ Área de Movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

- "Mantenimiento Preventivo": Labor programada de mantenimiento llevada a cabo para evitar fallas de la Infraestructura Aeroportuaria o una reducción de la eficiencia de la misma. Puede ser rutinario, o periódico:
 - "Mantenimiento Rutinario", aquellas actividades que se efectúan repetidamente dentro de los diferentes ejercicios anuales con el propósito de garantizar la confiabilidad y efectividad de la Infraestructura Aeroportuaria, tal como fue diseñada, a efectos de atender adecuadamente el tráfico de pasajeros y carga acorde con los Requisitos Técnicos Mínimos exigidos para el Aeropuerto. Comprende, aquellas actividades señaladas en el Apéndice 2 del Anexo 8.
 - "Mantenimiento Periódico", aquellas actividades que se realizan en periodos mayores a un año y que normalmente implican elevados montos de mantenimiento. Su periodicidad debe contemplarse en el Programa de Mantenimiento Periódico y puede estar en algún caso sujeta al número de operaciones aéreas y al correspondiente tráfico de pasajeros y carga, o cuando se requiera por erosión o cualquier otro factor ocasionado por el paso del tiempo, comprende aquellas señaladas en el Apéndice 2 del Anexo 8.
- "Mantenimiento Correctivo": Son las labores de mantenimiento llevadas a cabo con el objetivo de corregir inmediatamente cualquier falla o imperfección imprevista en la Infraestructura Aeroportuaria que atente contra la Seguridad de la Aviación Civil del Aeropuerto.



1.73 "Niveles de Servicio", son aquellos indicadores mínimos de calidad de servicio que el CONCESIONARIO debe lograr y mantener durante la operación del Aeropuerto según se especifica en el Anexo 8 – Apéndice 1 del presente Contrato.



1.74 "Normas Regulatorias", son los reglamentos, directivas y resoluciones que conforme a su ley de creación puede dictar el OSITRAN y la DGAC, y cuyo cumplimiento es de carácter obligatorio para el CONCESIONARIO.



1.75 "Nuevo CONCESIONARIO", es el postor que obtenga la Buena Pro en el nuevo concurso que se lleve a cabo como consecuencia de la resolución del Contrato.

1.76 "Obras", son el resultado de las inversiones en infraestructura aeroportuaria que el CONCESIONARIO realice en el Área de la Concesión destinados a la prestación de Servicios Aeroportuarios.



1.77 "Obras Adicionales", son aquellas Obras que se consideran necesarias para el correcto funcionamiento del Aeropuerto por razones de operación, seguridad o facilitación, que no han sido consideradas dentro de las partidas de los Estudios Definitivos de Ingeniería y/o Plan Maestro de Desarrollo y sus respectivas actualizaciones. Las mismas podrán ser identificadas como necesarias tanto por el CONCEDENTE como por el CONCESIONARIO, conforme a lo estipulado en el Numeral 8.12 de la



Cláusula Octava del presente Contrato.

1.78 "Operación o Explotación", comprende la operación de la Infraestructura Aeroportuaria, la prestación de los Servicios Aeroportuarios, la utilización de los Bienes de la Concesión para el desarrollo de actividades y servicios comerciales y demás análogos vinculados a una adecuada utilización de la infraestructura, entre otros, así como el derecho de cobrar de terceros las Tarifas y Cargos de Acceso en los términos establecidos en el presente Contrato.

1.79 "Operaciones Principales", son los servicios relacionados con el cobro de la Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI), Seguridad, Servicios de Atterrizaje y Despegue y Servicio de Estacionamiento de Aeronaves, descritos en el Numeral 1) del Apéndice 1 del Anexo 5 del presente Contrato. La responsabilidad por la ejecución de las Operaciones Principales corresponde al CONCESIONARIO el que podrá realizarlo con personal propio o a través de la subcontratación de terceros. En éste último caso, se deberá tener en cuenta las limitaciones establecidas en la Ley N° 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil.

1.80 "Operaciones Secundarias", son aquellos servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 2) del Apéndice 1 del Anexo 5 del presente Contrato, que pueden ser realizadas por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica seleccionada por el CONCESIONARIO, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Séptima del presente Contrato.

1.81 "OSITRAN", es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público. Cumple con las funciones establecidas en el presente Contrato, en la Ley N° 26917 y sus normas reglamentarias, complementarias, modificatorias y ampliatorias; o cualquier entidad que lo sustituya en el futuro. Asimismo, le corresponde supervisar el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO establecidas en el presente Contrato.

1.82 "Parte", es el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO, según sea el caso.

1.83 "Partes", son, conjuntamente, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO.

1.84 "Participación Mínima", es el porcentaje de participación o de acciones dentro del CONCESIONARIO que corresponde al Inversionista Estratégico conforme a lo establecido en las Bases.

1.85 "Pasivo Ambiental", es la situación ambiental que, generada por el hombre en el pasado y con deterioro progresivo en el tiempo, representa actualmente un riesgo al ambiente y a la calidad de vida de las personas.

1.86 "Plan de Equipamiento", es el documento que el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE dentro de los primeros cien (100) Días Calendario contados a partir de la Fecha de Cierre, conteniendo los equipos que garantizarán el correcto funcionamiento de las operaciones en condiciones seguras y eficientes, acorde con los Estándares Básicos, los cuales incluyen, entre otros, las disposiciones que dicte la DGAC a través de las Regulaciones Aéreas Peruanas (RAP), dentro de ellos los referidos a brindar la seguridad aeroportuaria hasta finalizar la Concesión. El Equipamiento deberá ser adquirido por el CONCESIONARIO luego que el CONCEDENTE haya aprobado dicho plan.

1.87 "Plan Maestro de Desarrollo", es aquél documento que el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE dentro de los primeros cien (100) Días Calendario contados desde la Fecha de Cierre, conteniendo las Obras, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Octava del presente Contrato.

1.88 "Programa de Mantenimiento Periódico", es el documento que el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN cada cinco (5) Años contados a partir del Inicio de la Operación, en el cual se detallará las actividades de Mantenimiento Periódico previstas a ejecutarse con la finalidad de garantizar la confiabilidad y efectividad de la Infraestructura Aeroportuaria. En la misma fecha en que se remita a OSITRAN, se deberá remitir una copia del referido programa al CONCEDENTE.

1.89 "Programa de Rehabilitación", es el documento que el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN, sujeto al resultado de las evaluaciones funcionales y estructurales que realizará cada cinco (05) Años contados a partir del Inicio de la Operación. Dicho Programa deberá detallar las Obras de Rehabilitación previstas a ejecutarse durante el periodo de la Concesión.

1.90 "Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil", es el documento que precisa las responsabilidades y tareas conducentes a garantizar la seguridad de la aviación civil, aprobadas por Resolución Ministerial del MTC. Es de obligatorio cumplimiento por el CONCESIONARIO en lo que fuera de su competencia.

1.91 "Propuesta Económica", es el documento presentado por el Adjudicatario de la Buena Pro, incluido en su Sobre N° 3, cuyo contenido mínimo se indicó en las Bases del Concurso.

1.92 "Propuesta Técnica", es el documento presentado por el Adjudicatario de la Buena Pro, incluido en su Sobre N° 2, cuyo contenido mínimo se indicó en las Bases del Concurso.

1.93 "RAP", es el Acrónimo de Regulaciones Aeronáuticas del Perú y constituyen el conjunto de normas de cumplimiento obligatorio, aprobadas por la DGAC, que regulan los aspectos de orden técnico operativo de las actividades aeronáuticas civiles. Muchas de las RAP han sido el resultado de la

transposición de algunos de los Anexos de la OACI a la legislación peruana.

- 1.94 **"Rehabilitación"**, consiste en la realización de las obras requeridas en las superficies del Lado Aire, que incluye los pavimentos y sus respectivas franjas y áreas de seguridad que forman parte de la Infraestructura Aeroportuaria. Tiene como objetivo restaurar los niveles y características técnicas establecidas en la RAP 314 y las disposiciones que pudiera dictar al respecto la DGAC. Dichas Obras no incluyen las tareas de Mantenimiento indicadas en la definición de "Mantenimiento".
- 1.95 **"Reglamento del TUO"**, es 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 Servicios Públicos aprobado mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM y sus normas modificatorias y complementarias.
- 1.96 **"REMA"**, es el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura aprobado por Resolución de Presidencia del Consejo Directivo de OSITRAN 014-2003-CD/OSITRAN y sus modificatorias.
- 1.97 **"RETA"**, es el Reglamento General de Tarifas, aprobado por Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 043-2004-CD/OSITRAN, y sus modificatorias.
- 1.98 **"Requisitos Técnicos Mínimos"**, son aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, Mantenimiento, y operación del Aeropuerto, estipulados en el Anexo 8 de este Contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión favorable del CONCESIONARIO, en el marco de las necesidades de los Usuarios, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.
- 1.99 **"Saneamiento o Saneado"**: se refiere a que los Bienes de la Concesión son de titularidad del CONCEDENTE y se encuentran libres de Gravámenes y de ocupación de terceros.
- 1.100 **"Seguridad de Aviación Civil"**, es la actividad aeroportuaria que contempla los siguientes aspectos:
- Seguridad de la Aviación (*Security*): Comprende los aspectos de seguridad relacionados con la integridad física de los Usuarios Finales e Intermedios, dentro de éstos, sin ser exclusivos ni excluyentes, a los pasajeros, acompañantes, personal de líneas aéreas, empleados del Aeropuerto, entre otros; y con la Infraestructura Aeroportuaria. Los métodos y sus recomendaciones están normados y regulados por la RAP 107..
 - Seguridad Operacional (*Safety*): Comprende los aspectos relacionados con la seguridad operacional del Aeropuerto, específicamente aquellas que se realizan en el Lado Aire del

Aeropuerto. Los métodos y sus recomendaciones están normados y regulados por la RAP 314.

- 1.101 **"Servicios de Navegación Aérea"**, son los servicios identificados en el Anexo 3 del Contrato y que estarán a cargo de CORPAC.

La prestación de estos servicios se rige por lo dispuesto en la Ley de Aeronáutica Civil (LAC), su Reglamento y las Regulaciones aplicables.

- 1.102 **"Servicios Aeroportuarios"**, son los servicios normales y habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros, la carga y descarga de aeronaves, conforme las definiciones de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias. Además incluye los siguientes servicios de navegación aérea, los mismos que estarán a cargo del CONCESIONARIO: a) servicios de ayudas visuales, b) servicios de control y movimiento de aeronaves en tierra y c) servicios de abastecimiento de energía eléctrica para la aeronavegación; conforme a lo definido en el Anexo 3 del presente Contrato.

- 1.103 **"Servicios No Aeroportuarios"**, son los servicios adicionales que pueda brindar el CONCESIONARIO y/o terceros, que no forman parte de los servicios normales y habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros, la carga y descarga de aeronaves.

- 1.104 **"Socios Principales"**, Es cualquier persona jurídica que directa e indirectamente, posea o sea titular, bajo cualquier título o modalidad, del cinco por ciento (5%) o más del capital social de una determinada persona jurídica.

- 1.105 **"Tarifa"**, es la contraprestación económica que el CONCESIONARIO cobra al Usuario por la prestación de los Servicios Aeroportuarios correspondientes a las Operaciones Principales, de conformidad con el Numeral 9.1 de la Cláusula Novena del presente Contrato.

- 1.106 **"Tipo de Cambio"**, es el tipo de cambio promedio de venta en Dólares establecido por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, y publicado en el diario oficial "El Peruano" para la conversión de dólares a soles y viceversa.

- 1.107 **"Toma de Posesión"**, es el acto mediante el cual el CONCESIONARIO toma posesión de la totalidad del Área de la Concesión entregada por el CONCEDENTE para ser destinada a la ejecución del Contrato, dejando constancia de ello en el Acta de Entrega del Área de la Concesión.

- 1.108 **"TUO"**, es el Decreto Supremo N° 059-96-PCM, 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 Servicios Públicos, sus normas modificatorias y complementarias.

- 1.109 "UIT", es la Unidad Impositiva Tributaria, la misma que es determinada por el Poder Ejecutivo y cuyo valor es expresado en nuevos soles y publicada en el diario oficial "El Peruano".
- 1.110 "Usuario", es el Usuario Final y el Usuario Intermedio.
- 1.111 "Usuario Final", es la persona natural o jurídica que utiliza de manera final los Servicios Aeroportuarios y Servicios No Aeroportuarios brindados ya sea por el CONCESIONARIO o por un tercero, de ser el caso.
- 1.112 "Usuario Intermedio", es la persona natural o jurídica que utiliza la infraestructura de transporte de uso público para brindar servicios esenciales, de transportes o vinculados a esta actividad.

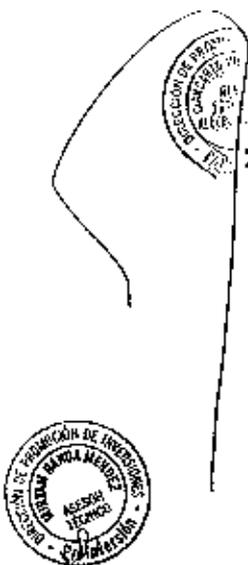
CLÁUSULA SEGUNDA
NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES DE LA CONCESIÓN

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.
- 2.1.2. La transferencia de actividades antes referidas no supone la transferencia de la titularidad de la infraestructura que forma parte del Aeropuerto, la misma que en todo momento mantiene su condición de pública. El CONCESIONARIO adquiere la titularidad de la Concesión durante la vigencia de la misma.
- 2.1.3. El objeto del derecho de Concesión es el diseño, financiamiento, construcción, Operación y Mantenimiento de una obra pública de infraestructura por el plazo de la Concesión.

2.2. Objeto

- 2.2.1. Por el presente Contrato, el CONCEDENTE otorga en Concesión al CONCESIONARIO, el diseño, financiamiento, construcción, Operación, y Mantenimiento del AICC.
- 2.2.2. Las principales actividades y prestaciones que forman parte de la Concesión y por lo tanto son objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del presente Contrato, son las siguientes:



- a) La entrega, transferencia, uso y reversión de los Bienes de la Concesión, conforme lo regulado en la Cláusula Quinta del presente Contrato.
- b) Diseño, financiamiento y construcción de las Obras, y adquisición de Equipamiento, según se detalla en las Cláusulas Octava y Novena del presente Contrato.
- c) El Mantenimiento de los Bienes de la Concesión, según los términos de la Cláusula Sexta del presente Contrato.
- d) La Operación de la Concesión conforme a las condiciones de la Cláusula Séptima del presente Contrato.

2.3. Modalidad

La modalidad bajo la cual se otorga la Concesión es Cofinanciada por el Estado, de conformidad con el literal c) del Artículo 14° del TUO - Decreto Supremo N° 059-96-PCM, siendo esta concesión una Asociación Público Privada (APP) clasificada como Cofinanciada, en concordancia con lo estipulado en el literal b) del artículo 4° del Decreto Legislativo N° 1012 y su reglamento.

2.4. Caracteres

- 2.4.1. El Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única, sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en el Numeral 2.2 que antecede.
- 2.4.2. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada.

CLÁUSULA TERCERA

DECLARACIONES Y GARANTÍAS DEL CONCESIONARIO Y DEL CONCEDENTE

- 3.1. Las Partes declaran y asumen las obligaciones que a continuación se establecen.

3.2. Declaraciones de las Partes

- 3.2.1. EL CONCESIONARIO garantiza al CONCEDENTE que las siguientes declaraciones, a la Fecha de Cierre y después de realizar las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato, son y serán ciertas, correctas y completas en todo aspecto sustancial:

- a) El(Los) Inversionista(s) Estratégico(s) que haya(n) acreditado los requisitos establecidos en el literal a) del Numeral 5.1.1 de las Bases deberá(n) ser aquél(los) encargado(s) de la Operación del Aeropuerto.

b) **La Participación Mínima del(os) Inversionista(s) Estratégico(s), así como su permanencia en dicha situación societaria, la cual no podrá modificarse hasta finalizar el quinto Año posterior a la fecha de inicio de la Operación o hasta el término de la Etapa de Ejecución de Obras, según corresponda a los requisitos técnico – operativos acreditados por el(los) Inversionista(s) Estratégico(s) en la etapa de Concurso, el estatuto social y los documentos constitutivos del CONCESIONARIO, estando conforme a las exigencias de las Bases.**

c) **Las participaciones de los socios en el capital social del CONCESIONARIO se establecen en el Anexo 18 del presente Contrato. Las acciones de capital u otras participaciones sociales del CONCESIONARIO son propiedad de las personas o entidades indicadas en el referido anexo y en los montos establecidos en el mismo. Ninguna acción de capital, o participación social del CONCESIONARIO que no sean las aquí descritas han sido emitidas o están pendientes de emisión. Salvo lo establecido en el Anexo 18, no existen derechos de adquisición preferente ni otros derechos, opciones, garantías, obligaciones convertibles, acuerdos o entendimientos similares pendientes para la compra o adquisición de cualquier acción de capital, participación social u otros valores del CONCESIONARIO.**

d) **El CONCESIONARIO está debidamente autorizado y en capacidad de asumir las obligaciones que le correspondan como consecuencia de la celebración del presente Contrato, en todas las circunstancias en las que dicha autorización sea necesaria por la naturaleza de sus actividades o por la propiedad, arrendamiento u operación de sus bienes, excepto en los que la falta de dicha autorización no tenga un efecto sustancialmente adverso sobre los negocios u operaciones establecidos en el presente instrumento, habiendo cumplido con todos los requisitos necesarios para formalizar el Contrato y para cumplir los compromisos en él contemplados.**

e) **No es necesaria la realización de otros actos o procedimientos por parte del CONCESIONARIO para autorizar la suscripción y cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme al presente Contrato.**

f) **Que no tiene impedimento de contratar conforme a lo normado por el Artículo 1366 del Código Civil, que no ha dejado de ser concesionario por incumplimiento de un contrato de concesión celebrado con el Estado de la República del Perú bajo el marco del proceso de promoción de la inversión privada a que se refiere el T.U.O de Concesiones aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM o la Ley N° 28059, Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada; y que no se encuentra sancionado administrativamente con inhabilitación temporal o permanente en el ejercicio de sus derechos para contratar con el Estado.**

En caso que luego de la suscripción del Contrato se demuestre la falsedad de la declaración antes señalada, el presente Contrato se



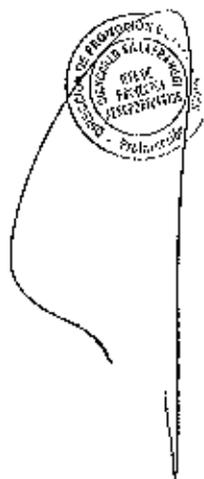
resolverá de manera automática, de pleno derecho debiéndose proceder con arreglo a las disposiciones de la Cláusula Décimo Quinta del Contrato, y a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato a que se refiere el Numeral 10.2.2 de la Cláusula Décima del presente Contrato.

- g) Por otro lado, el (los) Inversionista(s) Estratégico(s) del CONCESIONARIO renuncia(n) de manera expresa, incondicional e irrevocable a cualquier reclamación diplomática por las controversias o conflictos que pudiesen surgir del Contrato. Del mismo modo, no existe impedimento legal del CONCESIONARIO, ni de sus socios, de celebrar contratos con el Estado de la República del Perú, conforme a las Leyes Aplicables. El presente Contrato constituye una obligación legal y válida del CONCESIONARIO y por medio de la presente declaración garantiza que honrará todas y cada una de las obligaciones en él contenidas, sujetándose en todo momento a las Leyes Aplicables.
- h) Que el capital suscrito indicado en el Literal a) del Numeral 3.3.1 de la presente Cláusula y el plazo para el pago del mismo, están conforme a las exigencias del presente Contrato.
- i) Que en caso proceda a realizar aumentos y/o reducciones de capital cumplirá con lo dispuesto en el Literal c) del Numeral 3.3.1 de la Cláusula Tercera del presente Contrato.
- j) Que el Mantenimiento y la ejecución de las Obras en el Aeropuerto corresponderán al CONCESIONARIO desde la Fecha de Cierre hasta la caducidad del Contrato.

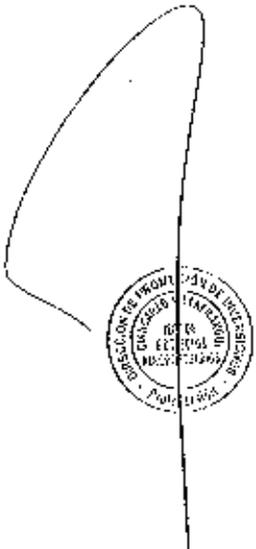
3.2.2. El CONCEDENTE, por su parte, garantiza al CONCESIONARIO, en la Fecha de Cierre, la veracidad de las siguientes declaraciones:

- a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones está debidamente autorizado conforme a las Leyes Aplicables para representar al CONCEDENTE en el Contrato.
- b) La suscripción, entrega y cumplimiento por parte del CONCEDENTE de los compromisos contemplados en el mismo, están comprendidos dentro de sus facultades, son conformes a las Leyes Aplicables y han sido debidamente autorizados por la Autoridad Gubernamental. Ninguna otra acción o procedimiento por parte del CONCEDENTE o cualquier otra entidad gubernamental es necesaria para autorizar la suscripción del Contrato o para el cumplimiento de las obligaciones del CONCEDENTE contempladas en el mismo. De la misma manera, el o los representantes del CONCEDENTE que suscriben el Contrato están debidamente autorizados para tal efecto.
- c) Se ha cumplido con los actos administrativos, requisitos, exigencias y obligaciones necesarias para celebrar este Contrato y para dar debido cumplimiento a sus estipulaciones.

- d) Que no existe leyes vigentes que impidan al CONCEDENTE el cumplimiento de sus obligaciones emanadas de este Contrato. Tampoco existe acciones, juicios, litigios o procedimientos en curso o inminentes ante órgano jurisdiccional, tribunal arbitral o Autoridad Gubernamental que prohiban, se opongan o en cualquier forma impidan la suscripción o cumplimiento de los términos del Contrato por parte del CONCEDENTE.
- e) Que el CONCESIONARIO tendrá el derecho de Operación desde la obtención del Certificado de Aeródromo hasta el vencimiento del Contrato y este derecho sólo concluirá en los supuestos de Caducidad de la Concesión previstos en el presente Contrato.
- f) Que los alcances de las estipulaciones en el Contrato han sido formulados sobre la base de las Leyes Aplicables.
- g) Que el CONCEDENTE entregará en posesión la totalidad del Área de la Concesión a favor del CONCESIONARIO en la Toma de Posesión, debidamente Saneados.
- h) Que no existe pasivos, obligaciones, o contingencias administrativas, laborales, tributarias, judiciales, legales o de cualquier otra naturaleza, que de alguna manera afecten o puedan afectar el derecho a la Operación por parte del CONCESIONARIO. En caso de presentarse pasivos o contingencias después de la Fecha de Cierre, cuyo origen se haya dado antes de dicha fecha, éstos serán asumidos por el CONCEDENTE previa evaluación y constatación por parte de éste.
- i) Que el CONCEDENTE se compromete a informar al CONCESIONARIO con una antelación de sesenta (60) Días Calendario previos a la fecha de inicio de la Operación la relación de trabajadores de CORPAC que laboran en el AIVA respecto a los cuales el CONCESIONARIO se encuentra obligado a cursar una oferta de empleo, con indicación de sus remuneraciones y distribución por categoría. Asimismo, el CONCEDENTE declara que es responsable y asume cualquier obligación que legalmente o contractualmente corresponda respecto de cualquier trabajador de CORPAC a la fecha de inicio de la Operación.
- j) Para efecto de lo dispuesto en el Literal precedente, CORPAC pagará y liquidará las sumas correspondientes a las remuneraciones, beneficios sociales y demás derechos laborales de los trabajadores comprendidos en la relación que presentará el CONCEDENTE de acuerdo a lo indicado en el Literal i) precedente. Asimismo, el CONCEDENTE declara y garantiza que a la fecha de contratación de los mencionados trabajadores por parte del CONCESIONARIO, se encontrarán pagadas respecto de dichos trabajadores, las aportaciones al Sistema Nacional de Pensiones, Sistema Privado de Pensiones y ESSALUD - Seguro Social de Salud y Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo



(antes Seguro de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales) y Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial y cualquier otras aportaciones requeridas por las leyes peruanas. El CONCEDENTE se obliga a rembolsar al CONCESIONARIO cualquier pago que se viera obligado a efectuar por los conceptos señalados en el presente numeral, dentro del plazo de treinta (30) Días de haber sido requerido por el CONCESIONARIO.

- 
- k) Que, en tanto el CONCESIONARIO y sus accionistas o participacionistas cumplan con lo establecido en las Leyes Aplicables², se otorgará el Convenio de Estabilidad Jurídica a que se refieren los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757 y la Ley N° 27342.
 - l) Que, para efectos contractuales, las declaraciones, seguridades, garantías y obligaciones asumidas por el CONCEDENTE en este Contrato no se verán afectadas por variaciones en las Leyes Aplicables. El CONCEDENTE se compromete frente al CONCESIONARIO a otorgar las formalidades legales necesarias para dar la debida eficacia a las declaraciones contenidas en el presente numeral, dentro del marco establecido en el Decreto Ley N° 25570, sus normas modificatorias y complementarias.
 - m) Que el CONCEDENTE, en el marco de lo dispuesto en la Ley N° 29908, deberá efectuar, directamente y/o a través de CORPAC, todos los trámites y gestiones respectivos para finalizar las operaciones aeroportuarias y cualquier operación de índole comercial que se lleven a cabo en el AIVA, con lo cual el mencionado aeropuerto cesará actividades de manera inmediata, permanente y definitiva, una vez que se inicie la Operación del AICC.
 - n) Que previo al inicio de la Operación, el CONCEDENTE habilitará o de ser el caso ejecutará las vías de acceso al Aeropuerto, las cuales se encontrarán operativas al inicio de la Operación, brindándoseles el mantenimiento adecuado.



3.3. Constataciones en la Fecha de Cierre

3.3.1. A la Fecha de Cierre el CONCESIONARIO debe cumplir con lo siguiente:



² Conforme a lo establecido en la Ley N° 27342, el monto mínimo de capital social requerido para acceder al régimen de estabilidad jurídica asciende a US\$ 5 000 000,00 (Cinco Millones y 00/100 Dólares de Estados Unidos de América).



- a) Entregar el testimonio de la escritura pública de constitución social y estatuto del CONCESIONARIO y la escritura pública de la última modificación del capital social, de ser el caso, con la constancia de inscripción registral, con el objeto de acreditar que es una sociedad válidamente constituida de acuerdo a las Leyes Aplicables, de la República del Perú, reguladas por la Ley General de Sociedades y de acuerdo con lo establecido en el Numeral 13.2.1. de las Bases. Este testimonio se adjunta al presente Contrato como Anexo 17.

El Capital Social Mínimo inicial suscrito solicitado asciende a Quince Millones y 00/100 Nuevos Soles (S/. 15 000 000.00). El capital social deberá ser suscrito íntegramente y pagado a más tardar a la Fecha de Cierre.

A partir del inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, los accionistas o participacionistas del CONCESIONARIO deberán incrementar el capital social a Ciento Setenta y Cuatro Millones y 00/100 Nuevos Soles (S/. 174 000 000.00). Dicho incremento deberá encontrarse pagado conforme a lo siguiente:

- Treinta por ciento (30%) del importe antes indicado a más tardar a la fecha de inicio de la Etapa de Ejecución de Obras.
 - Treinta por ciento (30%) del importe antes indicado, a más tardar al Año Calendario siguiente de fecha de inicio de la Etapa de Ejecución de Obras.
 - Veinte por ciento (20%) del importe antes indicado, a más tardar a los dos Años Calendario siguientes de fecha de inicio de la Etapa de Ejecución de Obras.
 - Veinte por ciento (20%) del importe antes indicado, a más tardar a los tres Años Calendario siguientes de fecha de inicio de la Etapa de Ejecución de Obras.
- b) El CONCESIONARIO debe entregar copia de los documentos donde conste que sus órganos internos competentes han aprobado el Contrato.
- c) El estatuto del CONCESIONARIO debe contener como mínimo los siguientes aspectos:
- Que la constitución de cualquier derecho real o transferencia en dominio fiduciario o gravamen de acciones o participaciones sólo puedan realizarse a los Acreedores Permitidos.
 - Una restricción a la libre transferencia, disposición o gravamen de acciones o participaciones que representen la Participación Mínima del(os) Inversionista(s) Estratégico(s) en el CONCESIONARIO, a terceros o a otros socios del CONCESIONARIO hasta por lo menos cinco (05) años contados desde el inicio de la Operación o hasta el término de la Etapa de Ejecución de Obras, según corresponda a los requisitos técnico - operativos acreditados por el(los) Inversionista(s) Estratégico(s) en la etapa de Concurso, salvo por lo previsto en el Literal c) del Numeral 10.4.1 de la Cláusula Décima respecto de la posibilidad de gravar la

Participación Mínima desde el inicio de la Concesión con la finalidad de obtener financiamiento.

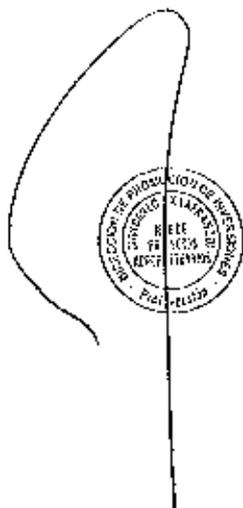
- A partir del sexto año del inicio de la Operación o del término de la Etapa de Ejecución de Obras, según corresponda a los requisitos técnico – operativos acreditados en la etapa de concurso, el(os) Inversionista(s) Estratégico(s) podrá(n) transferir, disponer o gravar sus acciones o participaciones previa aprobación del CONCEDENTE, con opinión del OSITRAN. Las transferencias de la Participación Mínima deberán contar con la aprobación previa y por escrito del CONCEDENTE, debiendo el adquirente de dicha participación mantener las condiciones establecidas como requisitos técnicos y financieros para la precalificación del Concurso.

- Una restricción a la libre transferencia, disposición o gravamen de las acciones o participaciones, distintas a la Participación Mínima, a favor de las otras personas jurídicas postoras, o de los integrantes de los otros consorcios, que presentaron ofertas económicas durante el Concurso, hasta finalizado el quinto Año de la Concesión contado del inicio de la Operación, luego de lo cual los accionistas o participacionistas podrán transferir, disponer o gravar dichas acciones o participaciones libremente.

La limitación antes señalada comprende también, la transferencia, disposición o gravamen de las acciones o participaciones, a favor de empresas que pudieran tener vinculación directa o indirecta o que formen parte de un grupo económico relacionados con las personas jurídicas postoras o con los integrantes de los consorcios que presentaron ofertas económicas durante el Concurso.

- Cualquier modificación al estatuto social hasta el término del quinto año del inicio de la Operación o del término de la Etapa de Ejecución de Obras, según corresponda a los requisitos técnico – operativos acreditados por el(los) Inversionista(s) Estratégico(s) en la etapa de concurso, que implique un cambio en el régimen de mayorías, de las clases de acciones y de las proporciones que los socios deben mantener entre sí, de sus autoridades; así como todo proceso de aumento o reducción del capital social, fusión, escisión, transformación, reorganización societaria, disolución o liquidación del CONCESIONARIO deberá ser aprobado por los accionistas o socios del CONCESIONARIO que en conjunto representen, cuando menos, dos tercios (2/3) de su capital social, tanto en primera como en segunda convocatoria. Esta cláusula deberá estar expresamente incluida en el Estatuto.

- En caso que el CONCESIONARIO decida llevar a cabo cualquiera de los procesos anteriormente mencionados, deberá presentar ante el CONCEDENTE y el OSITRAN, el proyecto de acuerdo de la junta general de accionistas. El proyecto de acuerdo deberá ser autorizado por el CONCEDENTE en el plazo de veinte (20) Días Calendario e informado a OSITRAN. Sólo para el caso de reducción de capital, se requerirá adicionalmente la opinión favorable previa del OSITRAN, el que tendrá veinte (20) Días Calendarios para



emitir opinión. Si el CONCEDENTE u OSITRAN, de ser el caso, no se pronunciasen en el plazo establecido, dicho proyecto de acuerdo se entenderá denegado.

- El objeto social del CONCESIONARIO es único y exclusivo y debe indicar su calidad de CONCESIONARIO del Estado de la República del Perú. Consistirá exclusivamente en el ejercicio de los derechos y obligaciones relativos a la Concesión del Aeropuerto y otras obligaciones establecidas en el Contrato.
- El CONCESIONARIO adoptará una de las formas societarias reguladas por la Ley General de Sociedades, con excepción de la Sociedad Anónima Abierta.
- Para efectos de la constitución, operación y desempeño del CONCESIONARIO, se regirá en estricta sujeción a las disposiciones del ordenamiento legal del Perú.
- El plazo de duración de la sociedad formada por el CONCESIONARIO debe ser, como mínimo, de cuarenta y cinco (45) años. Si por cualquier motivo se produjese una prórroga de la Concesión, el CONCESIONARIO se obliga a prorrogar el plazo de duración de la sociedad por un término adicional igual o mayor al de la prórroga.
- Sin perjuicio de lo anterior el CONCESIONARIO no podrá disolverse o liquidarse hasta que no se encuentren concluidas y resueltas todas las obligaciones emergentes de la Concesión vinculadas por el presente Contrato a satisfacción del CONCEDENTE.

- d) El CONCESIONARIO debe entregar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión establecida en el Numeral 10.2.2 de la Cláusula Décima del presente Contrato.
- e) El CONCESIONARIO debe entregar los poderes de sus representantes legales debidamente inscritos en la Oficina Registral de Lima.
- f) El CONCESIONARIO deberá haber abonado el monto a favor de PROINVERSIÓN, por concepto de Gastos por Actos Preparatorios del Proceso de Concesión, conforme a lo establecido en las Bases del Concurso.
- g) Presentación por parte del Concesionario de Declaraciones Juradas de éste y de sus Socios Principales, de no estar impedidos de contratar con el Estado ni estar incurso en las limitaciones establecidas en las Leyes Aplicables.
- h) Entrega de la constancia de no estar inhabilitado para contratar con el Estado que emite el Organismo Supervisor de Contrataciones del Estado (OSCE), del Adjudicatario o de sus integrantes en el caso de ser un Consorcio.
- i) El CONCESIONARIO deberá presentar el Contrato de Construcción cuando el(los) Inversionista(s) Estratégico(s) no haya(n) acreditado la experiencia en construcción durante la etapa



del Concurso, o cuando se desea tercerizar esta labor a través de otro constructor que cumpla también con los requisitos exigidos. El Contrato de Construcción se presentará en copia certificada notarialmente.

- j) Suscribir el Convenio de Colaboración Empresarial del Concesionario y CORPAC en el AICC, que obra como Anexo 10 del Contrato de Concesión.

3.3.2. El CONCEDENTE, por su parte, y en este acto, cumple con:

- a) Devolver la Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de la Oferta, entregada por el Adjudicatario durante el procedimiento del Concurso.
- b) Entregar un ejemplar del Contrato de Concesión debidamente firmado al CONCESIONARIO.
- c) Entregar al CONCESIONARIO, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 4° de la Ley 26885, Ley de Incentivos a las Concesiones de Obras de Infraestructura y de Servicios Públicos, una copia certificada del Decreto Supremo a que se refiere el Artículo 2° del Decreto Ley N° 25570, norma complementaria al Decreto Legislativo N° 674, modificado por el Artículo 6° de la Ley N° 26438, por el cual el Estado de la República del Perú garantiza las declaraciones, seguridades y obligaciones del CONCEDENTE establecidas en este Contrato, salvo que tal Decreto Supremo hubiera sido publicado con anterioridad a la Fecha de Cierre, y suscribir el correspondiente Contrato de Seguridades y Garantías.
- d) Entregar un ejemplar del Convenio de Estabilidad Jurídica, siempre que el CONCESIONARIO lo haya solicitado debiendo para tal efecto haber cumplido con los requisitos establecidos en la Ley N° 27342, sus normas reglamentarias, modificatorias y complementarias.

CLÁUSULA CUARTA DE LOS PLAZOS

4.1. Plazo de la Concesión

Salvo que la Concesión se resuelva anticipadamente o se prorrogue de conformidad con lo previsto en el presente Contrato, el periodo de vigencia por el cual se otorga la Concesión es de cuarenta (40) años contados a partir de la Fecha de Cierre.

4.2. Suspensión de las obligaciones de las Partes

4.2.1. Las obligaciones de las Partes podrán suspenderse a lo largo de toda la Concesión, a petición de cualquiera de ellas, en caso ocurra uno o más de los eventos que se detallan a continuación y que a criterio de las autoridades competentes hayan afectado al Aeropuerto, lo cual deberá estar sustentado en los informes técnico – legales correspondientes:

- a) Fuerza mayor o caso fortuito, conforme estos conceptos son definidos por los Numerales 15.6.1 y 15.6.3 de la Cláusula Décimo Quinta del presente Contrato; y el Código Civil de la República del Perú.
- b) Destrucción parcial o total de los Bienes de la Concesión por causa no imputable al CONCESIONARIO que impidan la prestación de los Servicios Aeroportuarios en las condiciones establecidas en el presente Contrato.
- c) Acuerdo entre las Partes, derivado de circunstancias distintas a las referidas en los literales anteriores, en cuyo caso será necesario contar con la previa opinión del OSITRAN. El procedimiento a seguir será el que establezcan las Partes previamente.

4.2.2. En caso se produzca el supuesto detallado en los literales a) o b) del párrafo precedente, cualquiera de las Partes estarán facultadas para solicitar la suspensión de sus obligaciones respecto del Contrato. Para tal efecto, la Parte afectada con la ocurrencia del hecho deberá enviar una comunicación a su contraparte, con copia a OSITRAN, dentro del plazo establecido en el Numeral 4.2.5 sustentando su solicitud. La Parte que hubiese sido notificada deberá emitir su pronunciamiento en un plazo no mayor de treinta (30) Días Calendario contados desde la fecha de presentada la solicitud. La opinión previa favorable de OSITRAN; deberá ser emitida en un plazo no mayor de quince (15) Días Calendario de notificado con la solicitud. En caso la Parte u OSITRAN no se pronunciara sobre la solicitud dentro del plazo previsto, se entenderá que la misma ha sido denegada. La Parte afectada con el pronunciamiento desfavorable de su contraparte, estará facultada a recurrir al procedimiento de solución de controversias previsto en la Cláusula Décimo Sexta.

Si no hubiese controversia entre las Partes respecto de la ocurrencia de los supuestos señalados en los Literales a) y b) del Numeral 4.2.1 de la presente Cláusula, la suspensión de las obligaciones de la Parte afectada se debe producir desde la fecha indicada en la comunicación remitida por la Parte afectada por el evento de fuerza mayor, sin necesidad de intervención posterior de OSITRAN.

4.2.3. Conforme a lo señalado en el párrafo anterior, las obligaciones afectadas por un hecho de Fuerza Mayor o por la destrucción parcial o total de los Bienes de la Concesión por causa no imputable al CONCESIONARIO quedarán automáticamente suspendidas desde la ocurrencia del evento de Fuerza Mayor o la destrucción parcial o total de los Bienes de la Concesión, y mientras dure dicho evento.

4.2.4. La Fuerza Mayor o la destrucción parcial o total de los Bienes de la Concesión por causa no imputable al CONCESIONARIO no liberará a las Partes del cumplimiento de las obligaciones que no sean afectadas por dichos eventos.

4.2.5. La Parte que se vea afectada por un evento de Fuerza Mayor o la destrucción parcial o total de los Bienes de la Concesión, dentro de los siete (07) Días siguientes de producido el evento o de haberse enterado, según sea el caso, deberá presentar a su contraparte con copia a OSITRAN, un informe sobre:

- i) Los hechos que constituyen dicho evento de Fuerza Mayor; y
- ii) El periodo estimado de restricción total o parcial de sus actividades y el grado de impacto previsto. Adicionalmente, deberá mantener a la otra Parte informada del desarrollo de dichos eventos.

Las Partes deberán hacer sus mejores esfuerzos para asegurar la reiniciación del cumplimiento de sus obligaciones en el menor tiempo posible después de la ocurrencia de dichos eventos.

En tanto la contraparte no manifieste su conformidad con el periodo estimado de suspensión o respecto de las causas que la motivan conforme a lo contemplado en el informe referido en el párrafo anterior, el CONCESIONARIO deberá continuar prestando los servicios para que los Usuarios puedan utilizar la Infraestructura Aeroportuaria, en la medida en que ello sea materialmente posible y siempre que no signifique poner en inminente riesgo el ambiente, la salud o la seguridad de las personas. Sin perjuicio de ello, el CONCESIONARIO deberá cumplir con las demás obligaciones derivadas del presente Contrato y que no estén afectas al objeto de la suspensión. De igual modo, durante el periodo de suspensión, el CONCEDENTE deberá seguir cumpliendo con las obligaciones establecidas en el Contrato.

Durante la suspensión, no corresponderá la aplicación al CONCESIONARIO de penalidades vinculadas al incumplimiento de una obligación afectada por el evento. En caso el informe no haya sido aprobado por el CONCEDENTE, las penalidades correspondientes al CONCESIONARIO podrán ser aplicadas de manera retroactiva.

4.3. Prórroga del Plazo de la Concesión

4.3.1. El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE la ampliación del plazo de la Concesión conforme a las reglas establecidas en la Cláusula Décimo Séptima del presente Contrato. La solicitud del CONCESIONARIO deberá presentarse con una antelación no menor a tres (3) años previos al vencimiento del plazo de la Concesión establecido en el Numeral 4.1 de la presente Cláusula.

4.3.2. El plazo de la Concesión podrá ser prorrogada por el CONCEDENTE, previa opinión favorable de OSITRAN, siempre que el CONCESIONARIO haya cumplido con las obligaciones asumidas en el

presente Contrato, y siempre que en caso de incumplimiento, éste no haya causado un perjuicio tal que haya afectado las operaciones y administración formal del Aeropuerto.

4.3.3. El CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE su solicitud con el debido sustento, el cual remitirá dicha solicitud a OSITRAN para su opinión previa, el mismo que deberá pronunciarse dentro de los veinte (20) Días de recibida dicha solicitud. De no emitir la opinión solicitada en el plazo señalado se considerará que la misma es favorable. Asimismo, el CONCEDENTE tendrá un plazo de veinte (20) Días contados desde recibida la opinión favorable del OSITRAN para emitir su pronunciamiento. Sea cual fuere el pronunciamiento del CONCEDENTE, el mismo debe encontrarse debidamente sustentado. El CONCEDENTE se reserva el derecho de revisar las condiciones económicas financieras, bajo las cuales podrá aceptar la prórroga de la Concesión. De no emitir el CONCEDENTE pronunciamiento en el plazo antes señalado, deberá interpretarse que la solicitud ha sido denegada.

4.3.4. En ningún caso el plazo de la Concesión, sumado al plazo de cualquier prórroga o prórrogas que se concediesen, podrá exceder al plazo máximo establecido en las Bases del Concurso.

CLÁUSULA QUINTA RÉGIMEN DE BIENES

5.1. Durante la vigencia de la Concesión, el CONCEDENTE mantendrá el derecho de propiedad de los Bienes de la Concesión. Sin perjuicio de ello, esta Concesión es título suficiente para que el CONCESIONARIO ejerza derechos exclusivos de Operación de los Bienes de la Concesión y haga valer sus derechos frente a terceros. Asimismo, la Concesión es también título suficiente para garantizar las operaciones económicas y de cualquier otra índole similar del CONCESIONARIO, directamente vinculadas a la Concesión, en el sistema bancario y financiero, dentro de lo establecido en la Cláusula Décima del presente Contrato.

5.2. El CONCESIONARIO tendrá la posesión, el uso y disfrute de los Bienes de la Concesión, la prestación de los Servicios Aeroportuarios y Servicios No Aeroportuarios, el diseño y la ejecución de las Obras, así como el ejercicio de los derechos que sean necesarios para que cumpla con las obligaciones a su cargo establecidas en el presente Contrato y las Leyes Aplicables.

5.3. El CONCESIONARIO está obligado a realizar las actividades de Mantenimiento Rutinario, Periódico y Correctivo dirigidas a preservar, durante el plazo de la Concesión, el estado de conservación y la naturaleza de los Bienes de la Concesión.

5.4. El Área de la Concesión será transferida por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO libre de cargas, gravámenes y ocupaciones físicas por parte de terceros. Es obligación del CONCESIONARIO mantener los Bienes de la

Concesión libres de cargas y gravámenes, libre de ocupaciones físicas ilegítimas, por parte de terceros durante la vigencia de la Concesión.

- 5.5. El CONCEDENTE será responsable frente al CONCESIONARIO por cualquier reclamo, demanda u acción que terceros puedan interponer con relación a los Bienes de la Concesión, cuyo origen del reclamo haya ocurrido con anterioridad a la Toma de Posesión.

5.6. De la Toma de Posesión

5.6.1. La Toma de Posesión deberá realizarse el día de la Fecha de Cierre.

5.6.2. Durante el acto de Toma de Posesión, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscribirán el Acta de Entrega del Área de la Concesión en presencia de Notario Público que certifique la entrega de la misma. En el Acta se establecerá las condiciones generales de su entrega y la afectación específica al cumplimiento del objeto de la Concesión, así como otros aspectos de interés.

5.6.3. Formará parte del Acta de Entrega del Área de la Concesión cualquier otro elemento que ayude a individualizar e interpretar el objeto entregado, su condición y estado. A tales fines, se incluirá planos de límites de la Concesión, así como también se podrá incluir fotografías o esquemas. Los gastos notariales serán asumidos por el CONCESIONARIO.

5.6.4. El Acta de Entrega del Área de la Concesión se suscribirá en tres (03) ejemplares originales, uno de los cuales será entregado al OSITRAN y los otros dos a las Partes.

5.7. De la propiedad de las Obras y Obras Adicionales

- 5.7.1. Los Bienes de la Concesión producto de las Obras y Obras Adicionales deberán ser inscritos en el Registro de Predios respectivo, a nombre del CONCEDENTE, dentro del plazo máximo de diez (10) meses de culminada su construcción o ejecución con la conformidad del CONCEDENTE y del OSITRAN y de remitida la información técnica correspondiente. La información técnica de los nuevos Bienes de la Concesión deberá ser remitida por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE dentro de los seis (06) meses de culminada la construcción o ejecución de las Obras y Obras Adicionales con la conformidad de OSITRAN. El CONCESIONARIO adquirirá en forma automática el derecho de uso sobre los bienes producto de las Obras y Obras Adicionales desde que se encuentren disponibles.

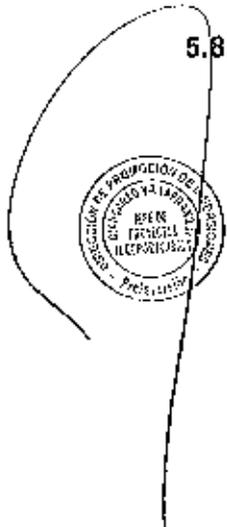
Las Obras y las Obras Adicionales ejecutadas por el CONCESIONARIO, materia de inscripción en el Registro de Predios correspondiente, las cuales se rigen por el Contrato y por el reglamento aplicable al control de altas y bajas de los Bienes de la Concesión aprobado por OSITRAN en lo que resulte aplicable, serán inscritas a favor del CONCEDENTE, y serán establecidas como Obras u Obras Adicionales.



- 5.7.2. Los Bienes de la Concesión, referidos a Equipamiento y cualquier otro bien mueble adquirido por el CONCESIONARIO durante la Concesión serán entregados al CONCEDENTE al término de la Vigencia de la Concesión o la terminación anticipada de la misma. Será de aplicación, lo estipulado en el Artículo 22° del TUO.
- 5.7.3. Cabe precisar que para efectos del presente Contrato, los bienes repuestos y los adquiridos bajo la modalidad del arrendamiento financiero serán catalogados bajo el régimen de los Bienes de la Concesión a partir de su adquisición o del ejercicio de la opción de compra, según corresponda.

5.8. Entrega o devolución de los Bienes de la Concesión

- 5.8.1. Producida la Caducidad de la Concesión por cualquier causa, el CONCESIONARIO tiene la obligación de entregar o devolver al CONCEDENTE dentro de los noventa (90) Días Calendario siguientes, todos los Bienes de la Concesión así como el Área de la Concesión que fuera entregada en la Toma de Posesión, incluyendo las Obras, Obras Adicionales, Equipamiento y cualquier otro bien mueble adquirido por el CONCESIONARIO en reemplazo o sustitución y excluyendo aquellos que fueron dados de baja del inventario y/o sustituidos debido a pérdida u obsolescencia. Los Bienes de la Concesión deberán estar en buen estado de conservación, en condiciones de uso y Operación cuando ello sea aplicable considerando los motivos que dieron lugar a la Caducidad de la Concesión.
- 5.8.2. De la misma forma, producida la Caducidad de la Concesión por cualquier causa, el CONCESIONARIO tiene la obligación de entregar o devolver al CONCEDENTE dentro de los noventa (90) Días Calendario, en un único acto, los bienes muebles e inmuebles que se hayan incorporado, hayan sido afectados a la Concesión o constituyan bienes accesorios inseparables del objeto de la misma.
- 5.8.3. Durante el acto de devolución, el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE suscribirán la respectiva Acta de Reversión de los Bienes en presencia de un Notario Público que certifique la correcta entrega o devolución de los Bienes de la Concesión. En el Acta se establecerán los datos de los representantes y la descripción del objeto de la devolución, especificando en general, o para cada uno de sus componentes: características, ubicación, estado de conservación, anotaciones sobre funcionamiento o rendimiento y demás elementos de interés. El Inventario Final del Aeropuerto deberá haber sido elaborado en forma previa entre un representante del CONCESIONARIO y del CONCEDENTE ante presencia de un Notario Público.
- 5.8.4. Formará parte del Acta de Reversión de los Bienes el listado de Bienes de la Concesión del Inventario Final, así como cualquier otro elemento que ayude a interpretar el objeto devuelto y su condición de estado. Dentro de los elementos interpretativos podrán incluirse planos, fotografías o esquemas. En el caso de los Bienes de la Concesión que



hayan sido trasladados por el CONCESIONARIO conforme lo señalado en la presente cláusula, el Acta de Reversión de los Bienes deberá indicar el lugar de origen y el lugar final a donde fueron destinados dichos bienes.

- 5.8.5. El Acta de Reversión de los Bienes se suscribirá en tres (03) originales, una para cada una de las Partes y uno para OSITRAN.
- 5.8.6. La devolución de los Bienes de la Concesión al CONCEDENTE estará inafecta de todo tributo creado o por crearse, según lo previsto por el Artículo 22° del TUO.

5.9. Bienes del CONCESIONARIO y su transferencia al CONCEDENTE

- 5.9.1. El CONCESIONARIO podrá construir, adquirir e implementar, directamente o a través de terceros, en el Área de la Concesión, bienes destinados a la prestación de Servicios No Aeroportuarios y que le permitan la percepción de Ingresos No Regulados.
- 5.9.2. Los Bienes del CONCESIONARIO serán cubiertos con recursos del CONCESIONARIO o a través del financiamiento que estime pertinente. El financiamiento que se utilice para la ejecución o construcción de Bienes del CONCESIONARIO no constituirá Endeudamiento Garantizado Permitido.
- 5.9.3. Los Bienes del CONCESIONARIO serán transferidos gratuitamente al CONCEDENTE a la fecha de Caducidad de la Concesión. La propiedad de dichos bienes será automáticamente transferida a su favor conforme a los términos y condiciones señalados en el presente Contrato para los Bienes de la Concesión.
- 5.9.4. Los tributos que pudieran gravar la transferencia de los Bienes del CONCESIONARIO a favor del CONCEDENTE serán de cuenta y cargo de quien corresponda según las Leyes Aplicables.

5.10. Defensas Posesorias

Luego de suscrita el Acta de Entrega del Área de la Concesión, el CONCESIONARIO tiene la obligación de ejercer cualquiera de las siguientes modalidades de defensa posesoria, tanto para el caso de intento de usurpación del área comprometida en las Áreas de la Concesión, como en el caso de la actividades incompatibles con el buen uso de dicha área por parte de terceros:

- a) Defensa posesoria extrajudicial, utilizada para repeler la fuerza que se emplee contra el CONCESIONARIO y poder recobrar el bien, sin intervalo de tiempo, si fuere desposeída, pero absteniéndose siempre del empleo de vías de hecho no justificadas por las circunstancias.

- b) Defensa posesoria judicial, tales como interdictos y otras acciones judiciales para la que el CONCESIONARIO deberá, en caso recaiga sobre la Concesión cualquier afectación, desposesión, ocupación, usurpación, entre otras, comunicar a OSITRAN y al CONCEDENTE dichos hechos y hacer uso de los mecanismos y recursos judiciales que le permitan mantener indemne el derecho del CONCEDENTE sobre las Áreas de la Concesión y los Bienes de la Concesión.

Sin perjuicio del ejercicio de las defensas antes descritas el CONCESIONARIO, ante un supuesto como los descritos, deberá coordinar inmediatamente con el CONCEDENTE la interposición de las acciones legales que correspondan. El CONCEDENTE realizará sus mejores esfuerzos para coadyuvar al CONCESIONARIO en dichos fines.

El ejercicio de las defensas antes descritas, no exime de responsabilidad al CONCESIONARIO, el cual, ante un supuesto como los descritos en el párrafo precedente, deberá comunicar y coordinar inmediatamente con el CONCEDENTE las acciones legales que haya interpuesto o que vaya a interponer, en cuyo caso el CONCEDENTE estará en libertad de entablar las acciones legales que considere idóneas a fin de mantener indemne su derecho sobre los Bienes de la Concesión.

5.11. Servidumbres

- 5.11.1. El CONCEDENTE hará sus mejores esfuerzos a efecto de establecer las servidumbres que hayan sido requeridas por el CONCESIONARIO para el cumplimiento de sus obligaciones conforme a este Contrato, previa solicitud de éste, conforme al procedimiento y cumpliendo los requisitos previstos en las Leyes Aplicables.

En el caso de las superficies limitadoras de obstáculos, el CONCEDENTE establecerá las servidumbres que resulten necesarias.

- 5.11.2. El CONCEDENTE otorgará de forma gratuita las servidumbres respecto de bienes de titularidad pública.

- 5.11.3. Las servidumbres para la ocupación de bienes podrán ser, entre otras, las siguientes:

- De ocupación temporal de bienes indispensables para el diseño, construcción, Mantenimiento y Operación del Aeropuerto.
- De tránsito, para la custodia, Mantenimiento y reparación de las Obras, así como para la instalación del Equipamiento, de ser el caso.

- 5.11.4. Las servidumbres, una vez impuestas, serán consideradas como derechos de la Concesión.

- 5.11.5. Las servidumbres de ocupación temporal dan derecho al propietario del predio sirviente a percibir el pago de las indemnizaciones y compensaciones que establecen las Leyes Aplicables, durante el tiempo necesario para la ejecución de las Obras, siempre y cuando afecten la

propiedad de privados. La negociación y el pago de las indemnizaciones a que hubiere lugar, como resultado de la imposición de tales servidumbres, corresponderán al CONCESIONARIO.

5.11.6. El CONCEDENTE reconoce el derecho del CONCESIONARIO de evitar u oponerse a cualquier reparación o modificación que Intente realizar cualquier entidad pública o privada, favorecida o no con una servidumbre, y cuyo ejercicio resulte incompatible con la Infraestructura Aeroportuaria. El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE su intervención para la adecuada defensa de su derecho.

5.11.7. En caso una servidumbre se extinguiera por culpa del CONCESIONARIO y por esta razón hubiera necesidad de una nueva servidumbre, corresponderá al CONCESIONARIO obtenerla por su cuenta y costo.

5.11.8. Si por alguna razón no imputable al CONCESIONARIO, éste perdiera el derecho a alguna servidumbre ya constituida, el CONCEDENTE brindará apoyo al CONCESIONARIO para la obtención de una nueva servidumbre que pueda sustituir la anterior.

5.12. Obligaciones del CONCESIONARIO respecto de los Bienes de la Concesión

5.12.1. El CONCESIONARIO está obligado a realizar actividades destinadas a preservar, durante la vigencia de la Concesión, la condición de estado y la naturaleza de los Bienes de la Concesión.

5.12.2. El CONCESIONARIO está obligado a efectuar todos aquellos trabajos que procuren mantener la operatividad de los Bienes de la Concesión y eviten un impacto ambiental negativo.

5.12.3. El CONCESIONARIO tiene como obligación reponer o sustituir los Bienes de la Concesión, referidos a maquinarias, equipos, sistemas eléctricos y mecánicos y electrónicos, entre otros bienes muebles, que pudieran resultar perdidos o declarados obsoletos en un plazo que no deberá exceder los tres (03) meses de producida la pérdida del bien o declarada su obsolescencia. La reposición o sustitución se entenderá efectuada en tanto los bienes repuestos o sustituidos sean nuevos y cumplan con satisfacer las mismas funciones operativas que los bienes perdidos u obsoletos.

5.12.4. En el caso de los bienes declarados obsoletos, además de la obligación a que se refiere el numeral anterior, el CONCESIONARIO deberá poner a disposición del CONCEDENTE dichos bienes obsoletos en un plazo que no deberá exceder los tres (03) meses desde que OSITRAN comunica al CONCEDENTE la conformidad de la baja de los bienes declarados obsoletos. El procedimiento para la custodia y devolución de los bienes declarados obsoletos al CONCEDENTE, será el establecido en el Anexo 22, el cual se encuentra acorde a lo señalado en el Reglamento Aplicable al Control de Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión, aprobado por el OSITRAN.

5.12.5. En el caso de los bienes perdidos que tuvieran un valor mínimo unitario equivalente al 12.5% de una UIT, el CONCESIONARIO deberá denunciar oportunamente a la autoridad pública correspondiente y dar aviso al CONCEDENTE dentro de los cinco (05) Días de haber tomado conocimiento de dicha pérdida. El procedimiento para dar de baja dicho bien, será de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Aplicable al Control de Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión, aprobado por el OSITRAN, sin perjuicio de la reposición a que de lugar. El bien repuesto pasará a formar parte de los Bienes de la Concesión

5.12.6. Los Bienes de la Concesión que el CONCESIONARIO incorpore, vía construcción o adquisición, que incluye el arrendamiento financiero, durante la Concesión, en tanto que se encuentren afectados a la misma, no podrán ser transferidos separadamente de la Concesión, hipotecados, transferidos fiduciariamente, afectados en garantía mobiliaria regulada en la Ley N° 28677, Ley de la Garantía Mobiliaria, o sometidos a gravámenes de algún tipo durante el plazo de vigencia de la Concesión, sin la previa autorización del CONCEDENTE, previa opinión del OSITRAN.

5.12.7. Sea que hubieren sido entregados con la Concesión o incorporados durante su vigencia, todos los Bienes de la Concesión que no hubieran sido devueltos al CONCEDENTE con anterioridad a la Caducidad de la Concesión, formarán parte del Inventario Final y serán revertidos al CONCEDENTE con excepción de los bienes intangibles tales como derechos de propiedad industrial, derechos de propiedad intelectual, contratos de tecnología y de know how y otros similares.

5.12.8. El CONCESIONARIO será responsable por los daños, perjuicios o pérdidas ocasionados a los Bienes de la Concesión desde la Toma de Posesión, adquisición o ejecución de las Obras hasta la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes de la Concesión, excepto en los casos de fuerza mayor o caso fortuito regulados legalmente y en el presente contrato. Cualquier pérdida o deterioro de un Bien de la Concesión deberá ser repuesto o sustituido por el CONCESIONARIO.

5.12.9. El CONCESIONARIO mantendrá indemne al CONCEDENTE respecto de y contra cualquier acción o excepción de naturaleza legal, administrativa, arbitral o contractual, o reclamo de cualquier naturaleza respecto de los Bienes de la Concesión, siempre y cuando esta situación se hubiera presentado en el periodo comprendido entre la Toma de Posesión y la reversión de los mismos por parte del CONCESIONARIO al CONCEDENTE, en tanto la afectación no sea consecuencia de una acción u omisión del propio CONCEDENTE.

Por su parte, el CONCEDENTE, reconoce que cualquier reclamo, acción o acto iniciado por terceros con relación a los Bienes de la Concesión entregados por éste, por hechos o situaciones originadas antes de la Toma de Posesión no serán de responsabilidad del CONCESIONARIO, siendo de responsabilidad de quien corresponda, de acuerdo con las Leyes Aplicables. El CONCEDENTE se obliga a mantener libre de responsabilidad al CONCESIONARIO, por los reclamos, acciones o actos antes mencionados.

5.12.10. El CONCESIONARIO será responsable y estará obligado a pagar los impuestos, tasas, contribuciones, así como el pago de agua, luz, teléfono, Internet y otros servicios públicos o privados que se apliquen a los Bienes de la Concesión, a partir de la Toma de Posesión de dichos bienes, los adquiera o construya.

5.13. Equipos de Navegación Aérea

5.13.1. El CONCESIONARIO deberá adquirir los Equipos de Navegación Aérea para el AICC, transferirlos al CONCEDENTE, y éste a su vez a CORPAC o la entidad que lo sustituya, antes del inicio de la Operación del AICC.

5.13.2. El CONCESIONARIO deberá instalar y realizar las pruebas necesarias para comprobar el correcto funcionamiento de los Equipos de Navegación Aérea, antes de la entrega al CONCEDENTE.

5.13.3. Los Equipos de Navegación Aérea no constituyen Bienes de la Concesión ni tampoco Bienes del Concesionario, los cuales se regulan por lo establecido en el numeral 7.7 del presente Contrato.

CLÁUSULA SEXTA

DEL MANTENIMIENTO DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN

6.1. El CONCESIONARIO será responsable del Mantenimiento y la adecuada conservación de los Bienes de la Concesión, incluidas las Obras, Obras Adicionales, el Equipamiento y demás bienes muebles, desde el inicio de la Operación y hasta la devolución y/o entrega de los Bienes de la Concesión, de conformidad con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos que se establecen en el Anexo 8 del presente Contrato.

6.2. El CONCESIONARIO efectuará las labores de Mantenimiento de la Infraestructura Aeroportuaria que sean necesarias para mantener los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato. Dentro de ellas, las de Mantenimiento Rutinario, que deberán de cumplirse acorde con el detalle y especificaciones de las labores que se encuentran descritas en el Apéndice 3 del Anexo 8.

6.3. Sin perjuicio de las actividades de Mantenimiento Rutinario a las que se encuentra obligado el CONCESIONARIO, éste deberá ejecutar las actividades de Mantenimiento Periódico una vez aprobado el Programa de Mantenimiento Periódico.

6.4. EL CONCESIONARIO, durante la vigencia de la Concesión, deberá elaborar un Programa de Mantenimiento Periódico a ser ejecutado durante los cinco (05) años siguientes a la aprobación del mismo. Dicho programa deberá ser presentado al OSITRAN a más tardar sesenta (60) Días Calendario anteriores al vencimiento del quinquenio en curso. OSITRAN deberá remitir a la DGAC dicho programa adjuntando su opinión sobre el mismo en un plazo de quince (15) Días Calendario. La DGAC tendrá treinta (30) Días Calendario para aprobar la propuesta. Vencido dicho plazo y no habiendo comunicado su aprobación a OSITRAN, se entenderá denegado el programa.

- 6.5. Alternativamente, el CONCESIONARIO, por razones técnicas y/u operativas, podrá revisar y/o modificar el Programa de Mantenimiento Periódico previamente presentado al OSITRAN, dentro del plazo de los cinco (05) años de vigencia del programa originalmente presentado, para lo cual adjuntará un informe mediante el cual se identifique y justifique las modificaciones realizadas.
- 6.6. El primer Programa de Mantenimiento Periódico (a ejecutarse los primeros cinco (05) Años de la Concesión contados a partir del inicio de la Operación) deberá ser presentado a OSITRAN sesenta (60) Días Calendario anteriores a la fecha de Inicio de la Operación.
- 6.7. En caso que a lo largo de la Concesión se presenten fallas o imperfecciones en los Bienes de la Concesión e impidan el normal desarrollo de la operación de la Concesión y no permita mantener la seguridad operacional del AICC, el CONCESIONARIO deberá realizar las labores de Mantenimiento Correctivo.
- 6.8. El CONCESIONARIO, dentro del Área de Concesión, con excepción de las que se entreguen en uso a CORPAC S.A., adquirirá e instalará el Equipamiento para la prestación de los Servicios Aeroportuarios, de conformidad con el presente Contrato, asegurándose que cumplan con todos los Requisitos Técnicos Mínimos que se encuentran establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato.

6.9. Supervisión del Mantenimiento

- 6.9.1. Corresponde a OSITRAN efectuar las tareas de supervisión y fiscalización técnica de las obligaciones asumidas por el CONCESIONARIO en el presente Contrato, con relación al Mantenimiento y Operación del Aeropuerto. Para tal efecto ejercerá sus funciones de acuerdo a lo establecido en las "Normas Regulatorias", las que comprenden entre otras, el Reglamento General de Supervisión y su Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.

OSITRAN llevará a cabo las acciones de supervisión y fiscalización técnica con el fin de verificar el cabal cumplimiento de los Estándares Básicos y demás condiciones establecidas en el presente Contrato.

- 6.9.2. El CONCESIONARIO dará a OSITRAN libre acceso a las Áreas de la Concesión para realizar, sin obstáculos, su labor con la exactitud requerida. De igual forma, el CONCESIONARIO deberá dar libre acceso al CONCEDENTE para realizar sin obstáculos su labor.
- 6.9.3. En caso de incumplimiento, OSITRAN informará por escrito al CONCESIONARIO las conclusiones de la fiscalización técnica, con especificación de aquellos problemas o defectos encontrados que no estén de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos.

6.10. Plazos de Subsanción

Sin perjuicio de las penalidades a que se haga pasible el CONCESIONARIO por incumplimiento de las obligaciones de Mantenimiento y/o Rehabilitación, el CONCESIONARIO será responsable por la corrección de los defectos que informe el OSITRAN. A efectos de subsanar las observaciones que OSITRAN formule respecto del incumplimiento de lo establecido en el Numeral 6.1 y siguientes del presente Contrato, OSITRAN le otorgará un plazo al CONCESIONARIO para

subsananlas, el cual deberá estar acorde con la naturaleza y complejidad de la observación.

CLÁUSULA SETIMA OPERACIÓN DE LA CONCESIÓN

7.1. Derechos y Deberes del CONCESIONARIO

7.1.1. La Operación del Aeropuerto por el CONCESIONARIO constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual el CONCESIONARIO generará los ingresos de la Concesión y cobrará el Cofinanciamiento, así como un deber, en la medida en que el CONCESIONARIO está obligado a prestar los Servicios Aeroportuarios a los Usuarios y mantener la operatividad de la Infraestructura Aeroportuaria, acorde con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

Por la Operación de la Concesión, el CONCESIONARIO percibirá Ingresos Regulados e Ingresos No Regulados, según las definiciones establecidas en el presente Contrato.

Respecto a la percepción de los Ingresos No Regulados, OSITRAN será el encargado de supervisar y fiscalizar estos ingresos.

7.1.2. Corresponde al CONCESIONARIO diseñar y administrar los Servicios Aeroportuarios de conformidad con los parámetros establecidos para tal efecto en el presente Contrato.

7.1.3. El CONCESIONARIO está obligado a cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato, a obtener el Certificado de Aeródromo emitido por la DGAC de acuerdo con lo establecido en la RAP 139, cumplir con la Propuesta Técnica, el Plan Maestro de Desarrollo, el Plan de Equipamiento, el Programa de Mantenimiento Periódico y el Programa de Rehabilitación, entre otros.

7.1.4. El CONCESIONARIO se compromete a obligar, en el supuesto que las Operaciones Secundarias sean prestadas por terceros, a que éstos previamente hayan obtenido los permisos administrativos y técnicos requeridos por la DGAC conforme a los requerimientos establecidos en las RAP.

7.1.5. Asimismo se obliga a incluir en los contratos a ser suscritos con los operadores secundarios una cláusula resolutoria que establezca la resolución de dichos contratos, en caso que los operadores secundarios no cumplan con las normas que emita la DGAC relacionadas a la Seguridad de la Aviación Civil y las Normas Regulatorias aplicables.

7.1.6. El CONCESIONARIO deberá proporcionar en forma gratuita a las entidades públicas a que se refiere el Anexo 4, oficinas no amobladas

pero adecuadas para permitir labores propias de dichas autoridades en el AICC.

Tratándose de la SUNAT, el CONCESIONARIO deberá proporcionar además todos los espacios que sean necesarios para que dicha entidad pueda llevar a cabo las labores de control de conformidad con lo señalado el Decreto Legislativo N° 1053° que aprueba la Ley General de Aduanas, su reglamento y demás Leyes Aplicables.

Cada entidad pública deberá pagar al CONCESIONARIO los gastos por concepto de luz, agua y teléfono, y acceso a Internet y redes privadas, o cualquier otro servicio análogo, creado o por crearse, que se hayan generado por el uso de estas áreas. El CONCESIONARIO no generará ningún margen de rentabilidad por estos conceptos.

El CONCESIONARIO podrá reubicar o reasignar dichas oficinas siempre que se deba a necesidades operativas del Aeropuerto o que genere mayor rentabilidad al mismo y no se afecte el ejercicio de las funciones de las entidades, debiendo previamente coordinar con la entidad respectiva.

7.1.7. El CONCESIONARIO deberá entregar al OSITRAN y al CONCEDENTE, memorias sobre los logros alcanzados durante la Concesión, a más tardar dentro del primer trimestre del año siguiente al del período informado. Los periodos a informarse corresponderán a cada Año de la Concesión. Las memorias consistirán en un resumen anualizado del desempeño y logros alcanzados por el CONCESIONARIO. Incluirá, además, los resultados de la encuesta de opinión de los Usuarios de la Concesión, a que se refiere el Apéndice 3 del Anexo 8, que será realizada por una empresa encuestadora de prestigio aceptada por el OSITRAN y no vinculada al CONCESIONARIO, sobre aspectos tales como la calidad del servicio y de la infraestructura, los niveles tarifarios y la seguridad.

7.1.8. El CONCESIONARIO deberá remitir a la DGAC información mensual sobre el tráfico de pasajeros, carga y operaciones en el Aeropuerto, de acuerdo al formato que la DGAC establezca.

7.2. De la Certificación del Aeropuerto

7.2.1. Para efectos de iniciar la Operación de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá obtener el Certificado de Aeródromo expedido por la DGAC del MTC, conforme las normas de la RAP 139 y el procedimiento señalado en los párrafos siguientes.

El CONCESIONARIO deberá solicitar la Certificación de Aeródromo correspondiente al AICC una vez que haya culminado la ejecución de las Obras y la adquisición, instalación y puesta en funcionamiento del Equipamiento y los Equipos de Navegación Aérea, así como haya realizado las actividades e intervenciones necesarias para la operatividad del Aeropuerto, de conformidad con el Anexo N° 14 de la OACI.

Para efecto del cumplimiento de lo señalado en el párrafo anterior, el **CONCESIONARIO** tendrá un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario posteriores a la fecha de firma del Acta de Recepción de Obras y Equipamiento y del acta correspondiente a los Equipos de Navegación Aérea sin observaciones, para la presentación de la solicitud de Certificación de Aeródromo.

- 7.2.2. La solicitud de Certificación de Aeródromo presentada por el **CONCESIONARIO** deberá cumplir con los requisitos y condiciones establecidos en la RAP 139.

El **CONCEDENTE** tendrá un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario para la aprobación de la solicitud y expedición del Certificado de Aeródromo.

De existir observaciones a la solicitud de Certificado de Aeródromo, el **CONCESIONARIO** dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días Calendario para subsanar las observaciones formuladas por el **CONCEDENTE**, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas.

- 7.2.3. Sin perjuicio de lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato, el **CONCESIONARIO** está obligado a verificar y actualizar los datos aeronáuticos³ correspondientes al Aeropuerto para fines de obtener el certificado de Aeródromo, los cuales deben cumplir con los requisitos de exactitud que permitan incorporarlos en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP-PERU).

7.3. De las Facilidades Esenciales

Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales aeroportuarias incluídas en el Aeropuerto, 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.

7.4. De la Seguridad Integral

- 7.4.1. El **CONCESIONARIO** deberá cumplir con lo establecido en la Ley N° 28404 "Ley de Seguridad de la Aviación Civil" y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, así como con la normativa vigente relativa a la seguridad de la aviación en lo que corresponde a los operadores de aeródromos.

De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, el **CONCESIONARIO** no podrá invocar los procedimientos de seguridad aeroportuaria para impedir el cumplimiento

³ Datos Aeronáuticos: Es la representación de hechos, conceptos o instrucciones aeronáuticas de manera formalizada que permita que se comuniquen, interpreten o procesen. Estos datos deben recolectarse de acuerdo a lo establecido en el Anexo 15 de la OACI, cumpliendo con los requisitos de calidad

de las funciones de control que les corresponden a las Autoridades Gubernamentales que desarrollan actividades dentro del Aeropuerto.

7.4.2. El CONCESIONARIO prestará los servicios que corresponden a la "Seguridad Aeroportuaria" de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil. El servicio que corresponde a la seguridad aeroportuaria dentro de la "Zona de Seguridad Restringida"⁴ deberá ser prestado por personal propio del CONCESIONARIO, salvo que las normas vigentes, al momento en que las Operaciones Principales sean prestadas permitan que los servicios se ejecuten por medio de tercerización.

7.4.3. Asimismo el CONCESIONARIO se obliga a implementar, operar y mantener un sistema de seguridad aeroportuaria con personal y equipos necesarios para la inspección de pasajeros con su equipaje de mano, así como de cualquier persona que ingrese a las zonas de seguridad restringida y la protección general del Aeropuerto.

7.4.4. El CONCESIONARIO está obligado a implementar los sistemas y equipos de salvamento y extinción de incendios, para la parte aeronáutica y la parte pública, con el fin de mantener los niveles de protección correspondiente a la categoría del Aeropuerto.

7.4.5. El CONCESIONARIO está en la obligación de implementar los sistemas de equipos de seguridad necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto durante las veinticuatro (24) horas, todos los Días Calendario a partir del inicio de la Operación.

7.4.6. El CONCESIONARIO deberá realizar un estudio de seguridad en base a los requerimientos que se establezcan en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación (AVSEC).

El plazo para la realización de los estudios de seguridad sobre el Aeropuerto no deberá exceder de ciento ochenta (180) Días Calendario contados desde la fecha de Inicio de la Operación.

7.4.7. EL CONCESIONARIO deberá proveer facilidades a las líneas aéreas para que puedan cumplir con su obligación respecto a la inspección de los equipajes facturados, carga y correo, de acuerdo a lo señalado en la Ley N° 28404 y su Reglamento

EL CONCESIONARIO deberá designar y aislar una zona para la inspección de los equipajes, mediante la utilización de barreras físicas, las que no deberán obstaculizar el desarrollo eficiente de las actividades de inspección.

⁴ Término definido en el Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil

- 7.4.8. EL CONCESIONARIO deberá proveer facilidades a las líneas aéreas para que puedan almacenar el equipaje no acompañado, no identificado, no reclamado que se encuentre bajo su custodia, de manera tal que se evite la manipulación y el acceso a personas no autorizadas por la línea aérea.

La restricción de acceso excluye a los funcionarios del Estado que dentro del ámbito de sus funciones requieran realizar la inspección de equipajes almacenados en dichas áreas, para lo cual deberán estar debidamente acreditados para ello, o cuando EL CONCESIONARIO notifique en un plazo mínimo de dos (02) Días la realización de visitas e inspecciones al área, las cuales podrían estar motivadas por aspectos sanitarios, eléctricos, de riesgo, mantenimiento de infraestructura y seguridad, entre otros.

7.5. Procedimiento para la reclamación de los Usuarios

- 7.5.1. El CONCESIONARIO deberá implementar un sistema de atención de reclamos en concordancia con lo dispuesto en el Reglamento de Solución de Reclamos y Controversias y demás disposiciones dictadas para tal efecto por el OSITRAN.
- 7.5.2. Presentado el reclamo, el CONCESIONARIO deberá pronunciarse dentro de los plazos y de conformidad con los mecanismos procedimentales que establezca el OSITRAN para la atención de los reclamos de los Usuarios del AICC.
- 7.5.3. En caso de que el CONCESIONARIO y los Usuarios no solucionen entre ellos el conflicto suscitado, éste deberá ser resuelto por el OSITRAN conforme a la legislación de la materia.

7.6. Principios Aplicables a la Prestación de los Servicios Aeroportuarios

- 7.6.1. Los Servicios Aeroportuarios serán prestados conforme a las Leyes Aplicables que regulan el libre acceso al mercado, observándose en la prestación de los mismos, además de los principios enunciados a continuación, las normas que sobre la materia dicte el OSITRAN y el Instituto Nacional Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).

A efectos de supervisar las disposiciones que se señalan a continuación, el CONCESIONARIO en el caso preste dos o más servicios en competencia, y de manera simultánea, con Usuarios Intermedios está obligado a llevar contabilidad separada de los mismos. La contabilidad separada deberá permitir un mejor control de los ingresos y egresos imputables a cada servicio. La forma y oportunidad en que deberá darse el cumplimiento de esta obligación, así como las reglas de imputación cuando existan reglas comunes serán determinadas por OSITRAN.

OSITRAN supervisará que el contenido de los contratos con los Usuarios Intermedios no contravengan las disposiciones establecidas en

el presente Contrato ni el REMA, pudiendo instruir al CONCESIONARIO que deje sin efecto aquellas disposiciones que los vulnere.

- 7.6.2. Principio de No Discriminación: En las relaciones comerciales del CONCESIONARIO y los Usuarios Intermedios, está prohibida la aplicación de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que creen situaciones desventajosas entre competidores.

El CONCESIONARIO deberá garantizar que los Servicios Aeroportuarios y las áreas locales del terminal, sean prestados y puestos a disposición de todos los Usuarios sin ningún tipo de discriminación. Además, el CONCESIONARIO y el Usuario Intermedio deberán cumplir con todas las Leyes Aplicables, relacionadas con la disponibilidad equitativa e igualdad de precios y Tarifas de bienes y/o servicios y el acceso razonable, no discriminatorio, al Aeropuerto en igualdad de circunstancias.

- 7.6.3. Principio de Neutralidad: El CONCESIONARIO o los Usuarios Intermedios vinculados al CONCESIONARIO que prestan servicios que sirvan de base para la prestación de otros servicios, o que tengan una posición dominante en el mercado, están obligados a no utilizar tales situaciones para prestar simultáneamente otros servicios en condiciones de mayor ventaja y en detrimento de sus competidores.

- 7.6.4. Prohibición de subsidios cruzados: El CONCESIONARIO y los Usuarios Intermedios vinculados al CONCESIONARIO no deben utilizar los ingresos provenientes de la prestación de servicios sujetos al régimen de regulación para subsidiar de manera cruzada otros servicios, sean regulados o no.

7.7. De los Servicios de Navegación Aérea

- 7.7.1. Los Equipos de Navegación Aérea para el AICC serán adquiridos, instalados por el CONCESIONARIO, el mismo que deberá transferirlos al CONCEDENTE, inmediatamente después de su instalación, comprobación de funcionamiento y aceptación por parte de este último.

- 7.7.2. La prestación de los Servicios de Navegación Aérea serán de cargo y responsabilidad del CONCEDENTE, a través de CORPAC o la entidad que lo sustituya, de acuerdo a los requisitos técnicos y de seguridad establecidos por la DGAC; por lo que el CONCESIONARIO no asume ningún tipo de responsabilidad derivada de la prestación de los Servicios de Navegación Aérea. En ese sentido, el CONCEDENTE deberá transferir los Equipos de Navegación Aérea a CORPAC, a efectos que éste asuma los costos de operación y mantenimiento de estos equipos durante todo el periodo de la Concesión. El CONCESIONARIO se obliga a capacitar al personal de CORPAC en el uso adecuado de los referidos equipos para los Servicios de Navegación Aérea.

- 7.7.3. Sin perjuicio de lo establecido en el Numeral 7.7.2., el CONCESIONARIO prestará los siguientes Servicios de Navegación Aérea y asumirá la responsabilidad y los costos de operación y mantenimiento asociados a éstos: a) servicios de ayudas visuales, b)

servicios de control y movimiento de aeronaves en tierra y c) servicios de abastecimiento de energía eléctrica para la aeronavegación; conforme a lo definido en el Anexo 3 del presente Contrato.

7.7.4. De conformidad con lo establecido en la Propuesta Técnica del Adjudicatario, el CONCESIONARIO proporcionará a CORPAC las áreas que serán destinadas única y exclusivamente para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea (equipamiento, infraestructura y edificaciones para el personal). Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, CORPAC deberá pagar al CONCESIONARIO, como máximo treinta (30) Días Calendario posteriores a la emisión de la factura, los gastos señalados en el Convenio de Colaboración Empresarial entre el CONCESIONARIO y CORPAC, contenido en el Anexo 10. El CONCESIONARIO no generará ningún margen de rentabilidad por estos conceptos.

7.7.5. En el supuesto que CORPAC destine las áreas proporcionadas por el CONCESIONARIO a fines distintos a prestar los Servicios de Navegación Aérea, estas deberán ser desocupadas y devueltas al CONCESIONARIO en un plazo de quince (15) Días Calendario posteriores a la recepción de la notificación por parte del CONCESIONARIO, previa verificación del OSITRAN del uso indebido que le esté dando CORPAC.

7.7.6. Las relaciones y responsabilidades entre CORPAC y el CONCESIONARIO respecto a las áreas antes señaladas, se encontrarán reguladas en el Convenio de Colaboración Empresarial a que hace referencia el Anexo 10, el mismo que deberá ser suscrito a la Fecha de Cierre y entrará en vigencia al inicio de la Operación del Aeropuerto.

CLÁUSULA OCTAVA

EJECUCIÓN DE LAS OBRAS E INSTALACIÓN DEL EQUIPAMIENTO Y LOS EQUIPOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

8.1 Responsabilidad General

8.1.1 El CONCESIONARIO tendrá a su cargo el diseño y construcción de las Obras y Obras Adicionales; la adquisición, instalación y operación del Equipamiento; y la adquisición, instalación y puesta en funcionamiento de los Equipos de Navegación Aérea. Asimismo, tendrá a su cargo las actividades necesarias para garantizar el correcto funcionamiento de las operaciones en condiciones seguras y eficientes, de acuerdo a las Leyes Aplicables.

8.1.2 Asimismo, el CONCESIONARIO deberá tomar en cuenta los Estándares Básicos al momento de ejecutar las Obras, Obras Adicionales y la adquisición, instalación y operación del Equipamiento, así como la adquisición e instalación de los Equipos de Navegación Aérea así como

también durante la ejecución del Mantenimiento Periódico del Aeropuerto.

- 8.1.3 Las Obras, Obras Adicionales y la adquisición, instalación y operación del Equipamiento se ejecutarán con la finalidad de garantizar la correcta prestación de los Servicios Aeroportuarios y Servicios de Navegación Aérea, las que serán reconocidas por el CONCEDENTE, en base a los criterios establecidos en el Contrato.

Los Obras, Obras Adicionales e instalación y operación del Equipamiento, deberán ser ejecutadas de manera que se garantice la prestación de los Servicios Aeroportuarios en forma ininterrumpida en la medida de lo posible. La formulación del Plan Maestro de Desarrollo, será realizada por el CONCESIONARIO tomando en cuenta los lineamientos establecidos en el Anexo 20 y 21 del presente Contrato, debiendo ser aprobado por la DGAC, con la opinión previa de OSITRAN.

8.2 De la Etapa de Ejecución de Obras

La Etapa de Ejecución de Obras deberá iniciarse a más tardar a los treinta (30) Días Calendario contados a partir del momento en que se cumplan todas las siguientes condiciones:

- a) Se haya aprobado el Plan Maestro de Desarrollo y el Plan de Equipamiento, por parte del CONCEDENTE.
- b) Se haya aprobado los EDI correspondientes a las Obras y al Equipamiento, por parte del CONCEDENTE.
- c) Se haya presentado el Estudio de Impacto Ambiental o documento de gestión socio ambiental correspondiente, y éste haya sido aprobado por la DGASA del MTC, conforme lo dispuesto en el Numeral 12.1.3 de la Cláusula Décimo Segunda del presente Contrato.
- d) Se haya acreditado el Cierre Financiero ante el CONCEDENTE.
- e) Se haya producido la Toma de Posesión.
- f) Se hayan obtenido los permisos y licencias municipales correspondientes, por cuenta y cargo del CONCESIONARIO.
- g) Se hayan obtenido los permisos por parte del Ministerio de Cultura para la ejecución de las Obras, lo mismo que incluye la aprobación del Plan de Monitoreo Arqueológico conforme a lo establecido en el Numeral 12.1.6 del presente Contrato.

El CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscribirán un acta a efectos de fijar la fecha de inicio de la Etapa de Ejecución de Obras.

La Etapa de Ejecución de Obras deberá culminar en un plazo no mayor de cuatro (04) Años Calendario desde su inicio.

En el caso que el incumplimiento del plazo previsto para la Etapa de Ejecución de Obras por causa del CONCESIONARIO, genere en forma acumulada, un retraso mayor a doce (12) meses del plazo total, además de la aplicación de las penalidades correspondientes, el CONCEDENTE podrá proceder a la resolución del Contrato, previa opinión del OSITRAN.

8.3 Presentación del Plan Maestro de Desarrollo

Dentro de los primeros cien (100) Días Calendario, contados a partir de la Fecha de Cierre, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE, con copia a OSITRAN, un Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto.

El Plan Maestro de Desarrollo se deberá elaborar tomando como base la Propuesta Técnica presentada en el Sobre N° 2 del Adjudicatario de la Buena Pro, conforme a las especificaciones exigidas en las Bases del Concurso y los lineamientos establecidos en el Anexo 20 del presente Contrato.

El Plan Maestro de Desarrollo será evaluado y aprobado por el CONCEDENTE a través de la DGAC mediante Resolución Directoral debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.

El CONCESIONARIO remitirá al CONCEDENTE y al OSITRAN el Plan Maestro de Desarrollo para su evaluación correspondiente. OSITRAN dispondrá de veinte (20) Días Calendario para la revisión y evaluación del Plan Maestro de Desarrollo. El CONCEDENTE tendrá un plazo de veinte (20) Días Calendario, contados a partir de la fecha de recepción de la evaluación realizada por el OSITRAN, para evaluar y aprobar el Plan Maestro de Desarrollo.

Vencido el plazo antes indicado y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, el CONCESIONARIO no estará obligado a ejecutar las Obras, no asumiendo la responsabilidad por ello hasta que el CONCEDENTE se pronuncie.

En los casos que el CONCEDENTE observe el Plan Maestro de Desarrollo presentado por el CONCESIONARIO, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días Calendario para subsanar las observaciones formuladas por el CONCEDENTE, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas.

Acto seguido, el CONCEDENTE dispondrá de diez (10) Días Calendario, a partir de recibida la opinión del OSITRAN, para evaluar las subsanaciones presentadas por el CONCESIONARIO. Para tal efecto, el OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días Calendario de recibida la subsanación para emitir su pronunciamiento.

En caso que el CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN, otorgue su conformidad respecto a las subsanaciones de las observaciones formuladas al Plan Maestro de Desarrollo, el CONCEDENTE lo aprobará.

El Plan Maestro de Desarrollo deberá ser actualizado como mínimo una vez cada quinquenio contados a partir de su aprobación, para lo cual el CONCESIONARIO deberá presentar nuevamente al CONCEDENTE y OSITRAN toda la documentación indicada en el Anexo 20 del presente Contrato a más tardar ciento ochenta (180) Días Calendario antes de la finalización de cada quinquenio.

No obstante lo señalado en el párrafo precedente, de acreditar fehacientemente el CONCESIONARIO ante el OSITRAN, mediante un informe técnico, que no resulta necesario efectuar la actualización del Plan Maestro de Desarrollo en el plazo establecido y previo pronunciamiento de OSITRAN en este sentido, el CONCESIONARIO se verá relevado de esta obligación.

El pronunciamiento del OSITRAN deberá ser emitido dentro de un plazo de quince (15) Días de remitido el informe técnico respectivo. De no existir pronunciamiento por parte de OSITRAN, en el plazo señalado, se entenderá denegada la solicitud.

8.4 Presentación del Plan de Equipamiento

El CONCESIONARIO deberá elaborar el Plan de Equipamiento, el mismo que deberá ser presentado al CONCEDENTE en los mismos plazos establecidos para la presentación del Plan Maestro de Desarrollo.

El procedimiento y plazos para la aprobación del Plan de Equipamiento se regularán conforme a lo dispuesto en el Numeral 8.3 de la presente Cláusula, para el Plan Maestro de Desarrollo.

El Plan de Equipamiento deberá ser actualizado cada tres (03) Años Calendario desde su aprobación.

8.5 Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI)

Para la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO deberá preparar los EDI que deberá ser aprobado por el CONCEDENTE, con opinión del OSITRAN. El EDI se deberá elaborar tomando como base el Plan Maestro de Desarrollo y el Plan de Equipamiento conforme a las especificaciones exigidas en el Contrato.

El CONCESIONARIO deberá presentar los EDI como máximo a los ciento noventa (190) Días Calendarios de aprobados el Plan Maestro de Desarrollo y el Plan de Equipamiento. Los EDI deberán comprender cuanto menos lo dispuesto en el Anexo 21 del presente Contrato.

El CONCESIONARIO presentará los EDI a OSITRAN con copia al CONCEDENTE en la oportunidad señalada en el párrafo precedente, para la correspondiente evaluación y emisión de opinión. Una vez que OSITRAN haya emitido opinión sobre los EDI, deberá remitirlos al CONCEDENTE para su aprobación. OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario de recibido los EDI, para emitir su pronunciamiento.

El CONCEDENTE dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario, a partir de recibida la opinión del OSITRAN, para emitir las observaciones correspondientes a los EDI o para su aprobación.

La aprobación de los EDI por parte del CONCEDENTE estará sujeta al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos señalados en el Anexo 8 del presente Contrato.

De existir observaciones a los EDI, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días Calendario para subsanar las observaciones formuladas por el CONCEDENTE, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas.

Acto seguido, el CONCEDENTE dispondrá de diez (10) Días Calendario, a partir de recibida la opinión del OSITRAN, para evaluar las subsanaciones presentadas por el CONCESIONARIO. Para tal efecto, el OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días Calendario de recibida la subsanación para emitir su pronunciamiento.

Transcurrido el plazo indicado en el párrafo anterior, si el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE no llegaran a un acuerdo respecto de la subsanación de las observaciones efectuadas a los EDI, se considerará que existe una controversia técnica, la cual podrá ser sometida a arbitraje de conformidad con lo señalado en la Sección Décimo Sexta. En caso que el CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN, otorgue su conformidad respecto a las subsanaciones de las observaciones formuladas a los EDI, el CONCEDENTE los aprobará.

8.6 Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento y Programa Equipos de Navegación Aérea

Estos programas consisten en identificar la oportunidad en la cual se llevarán a cabo las Obras y se instalará el Equipamiento, así como la adquisición, instalación y puesta en funcionamiento de los Equipos de Navegación Aérea.

En el mismo plazo establecido para la presentación del EDI, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE con copia al OSITRAN, el Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento y el Programa de Equipos de Navegación Aérea, en medios magnéticos y físicos. El Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento y el Programa de Equipos de Navegación Aérea deben ser aprobados por el CONCEDENTE antes del inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, disponiendo de diez (10) Días computados desde la recepción de los mismos. De no existir pronunciamiento por parte del CONCEDENTE dentro del plazo establecido, el Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento y el Programa de Equipos de Navegación Aérea se entenderán por aprobados.

El Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento y el Programa de Equipos de Navegación Aérea deberán respetar el plazo máximo establecido en Numeral 8.2 de la presente Cláusula.

8.7 Elaboración del Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento

El Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento indicado en el Numeral 8.6 precedente deberá ser presentado, tomando como base referencial el EDI de las Obras y el Equipamiento.

El CONCESIONARIO podrá realizar modificaciones al Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento, previa autorización del OSITRAN, sin ampliar el plazo total de ejecución de Obras y adquisición e implementación del Equipamiento. Esta modificación deberá ser puesta en conocimiento del CONCEDENTE por el OSITRAN.

La ampliación o modificación del plazo que sea aprobada, podrá generar la reformulación al Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento con opinión del OSITRAN.

8.8 Ampliación del Plazo de la Etapa de Ejecución de Obras y Equipamiento

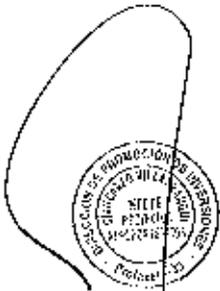
En caso que por razones imputables al CONCEDENTE o ajenas a la responsabilidad del CONCESIONARIO se produjera un retraso en la ejecución de las Obras y Equipamiento, el CONCESIONARIO podrá solicitar la ampliación del plazo para la ejecución de las Obras y Equipamiento, la misma que requerirá estar debidamente fundamentada.

Las solicitudes de ampliación de plazo para la Etapa de Ejecución de Obras y Equipamiento serán presentadas al CONCEDENTE, con copia al OSITRAN debidamente sustentada, incluyendo el nuevo Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento propuesto. El OSITRAN deberá remitir su opinión al CONCEDENTE en un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario, contado a partir de la notificación de la solicitud. El CONCEDENTE deberá pronunciarse en el término de treinta (30) Días Calendario a partir de la recepción de la opinión del OSITRAN. Transcurrido el plazo indicado, sin pronunciamiento del CONCEDENTE, se entenderá denegada la solicitud. Cuando las ampliaciones sean concedidas por causas no imputables al CONCESIONARIO, impedirán la aplicación de penalidades y de las demás medidas previstas para penalizar el incumplimiento contractual por causa de demora en la ejecución de la Obra o adquisición e implementación del Equipamiento correspondiente.

Una vez aprobada la ampliación de plazo el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE con copia al OSITRAN un Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento actualizado, en un plazo que no excederá de diez (10) Días Calendario de aprobada dicha ampliación.

En el supuesto que el inicio o el avance de las Obras o la adquisición e implementación del Equipamiento se retrasara por un hecho imputable al CONCEDENTE, el CONCESIONARIO, a su solicitud, tendrá derecho a la suspensión del plazo de conformidad con lo establecido en la Cláusula Cuarta por un período no menor al que dure dicho retraso.

Cuando el CONCESIONARIO solicite la ampliación del plazo para la Etapa de Ejecución de Obras y Equipamiento, por razones estrictamente imputables a él, sin perjuicio de observar el procedimiento descrito en los párrafos precedentes, resultarán de aplicación la penalidad respectiva, de acuerdo al Anexo 9 del presente Contrato.



8.9 Aprobación de las Obras y Equipamiento

Conforme se culminen las Obras y/o se adquiera o implemente el Equipamiento, el CONCESIONARIO solicitará al CONCEDENTE, con copia al OSITRAN, la recepción de las mismas, adjuntando el informe respectivo donde establecerá su culminación de conformidad con el EDI aprobado.

Las Obras y Equipamiento deberán cumplir con todos los estándares y parámetros técnicos de diseño y construcción, indicados en el Anexo 8 del Contrato. Asimismo, deberán cumplir con las Leyes Aplicables y Estándares Básicos.

Dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) Días Calendario de comunicada y puesta a disposición las Obras y/o Equipamiento, el CONCEDENTE deberá determinar la aceptación o rechazo de las mismas, previa opinión del OSITRAN. Mediante Actas de Recepción de las Obras y/o Equipamiento, el CONCEDENTE dejará constancia que la ejecución de las Obras y/o adquisición e implementación del Equipamiento se encuentran conforme a lo exigido en el Contrato. De no pronunciarse el CONCEDENTE en el plazo establecido, se entenderá que las Obras y/o Equipamiento han sido aceptados.

El CONCEDENTE aprobará con observaciones las Obras y/o Equipamiento en caso que se encuentren defectos que no afecten la normal prestación de los servicios, cuya subsanación, de acuerdo al informe presentado por el OSITRAN, no representen más del uno por ciento (1%) del presupuesto estimado en el respectivo EDI. En este caso, el CONCESIONARIO tendrá treinta (30) Días Calendario prorrogables hasta por quince (15) Días Calendario adicionales, para efectuar la subsanación de las observaciones.

En caso de rechazo de las Obras y/o Equipamiento por parte del CONCEDENTE y sin perjuicio de las penalidades descritas en el Anexo 9, el CONCESIONARIO deberá cumplir con levantar las objeciones o subsanar las irregularidades detectadas, de modo tal que pueda procederse al inicio de su Operación.

En caso venza el plazo fijado para la subsanación correspondiente, sin que las Obras y/o Equipamiento hayan sido aceptadas por causas imputables al CONCESIONARIO, el CONCEDENTE podrá requerir la resolución del Contrato, previa opinión del OSITRAN conforme a lo prescrito en la Cláusula Décimo Quinta del presente Contrato y a exigir los daños y perjuicios que correspondan, sin perjuicio de las penalidades que haya cobrado o se hayan devengado previamente.

Si el CONCESIONARIO no estuviera de acuerdo con el pronunciamiento del CONCEDENTE respecto a las observaciones formuladas, podrá solicitar que la controversia sea dirimida por un peritaje técnico a cargo de un perito elegido de común acuerdo entre las Partes. Dentro de los quince (15) Días Calendario posteriores a su designación, las Partes deberán sustentar su posición.

En caso que luego de transcurridos quince (15) Días Calendario desde la fecha de emplazamiento, las Partes no hubieran designado al perito común, la controversia se considerará de carácter técnico y será resuelto conforme al

procedimiento respectivo previsto en el la Cláusula Décimo Sexta del presente Contrato.

El pronunciamiento del perito deberá ser emitido en un plazo no mayor de treinta (30) Días Calendario contados a partir de la fecha en que ambas Partes sustentaron su posición, y tendrá carácter definitivo no pudiendo ser impugnado. Los costos del peritaje serán sufragados en partes iguales.

El plazo señalado para efectos de la subsanación se suspenderá hasta la emisión del pronunciamiento del perito. Los costos del peritaje serán sufragados por la Parte que no resultó favorecida con el pronunciamiento del perito.

8.10 Presentación del Programa de Rehabilitación

El CONCESIONARIO deberá presentar el Programa de Rehabilitación, sujeto al resultado de las evaluaciones funcionales y estructurales las cuales se encuentra obligado a realizar cada cinco (05) Años contados a partir del Inicio de la Operación, respetando los Estándares Básicos. Dicho Programa deberá incluir un cronograma de ejecución de obras y un presupuesto estimado de los costos totales.

Para efectos de la presentación del Programa de Rehabilitación, el CONCESIONARIO deberá seguir el procedimiento de presentación indicado en el Numeral 8.3 de la presente Cláusula.

8.11 Lineamientos para el Programa de Rehabilitación

El Programa deberá ser elaborado teniendo en cuenta que se garantizará la prestación de Servicios Aeroportuarios de manera ininterrumpida; siempre y cuando sea técnicamente posible y adoptando los mecanismos de coordinación y notificaciones aeronáuticas (NOTAMs) necesarios para reducir en lo posible la afectación de la programación de las operaciones y en la medida de lo posible, como se prestan habitualmente en el Aeropuerto, durante el periodo de ejecución de dichas obras.

Para el caso de los pavimentos, los trabajos de rehabilitación deberán asegurar que el valor del Número de Clasificación de Pavimento (en inglés Pavement Classification Number o PCN), supere el valor del Número de Clasificación de Aeronaves (en inglés Aircraft Classification Number o ACN)

El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE con copia al OSITRAN la ampliación o prórroga de los plazos parciales referidos a las fases contenidas en el citado programa. Cuando las ampliaciones sean concedidas por causas justificadas o no imputables al CONCESIONARIO, impedirán la aplicación de penalidades y de las demás medidas previstas para sancionar el incumplimiento contractual por causa de demora en la ejecución de la obra correspondiente. Cuando las modificaciones del plazo de ejecución de la obras correspondiente a las fases del citado programa sean concedidas debido a causas imputables al CONCESIONARIO, según opinión fundada del OSITRAN a través del supervisor de obras, no se exceptuará al CONCESIONARIO de la aplicación de las

penalidades devengadas desde la fecha en que se produjo el incumplimiento hasta la fecha en la cual concluyan las obras. En caso que el incumplimiento por causa del CONCESIONARIO se produzca más de tres (3) veces durante la etapa de ejecución de obras de Rehabilitación, el CONCEDENTE, además de la aplicación de las penalidades correspondientes, podrá proceder a la resolución del Contrato, salvo opinión contraria del OSITRAN, quien podrá establecer los nuevos parámetros.

Las ampliaciones de plazo, para el cumplimiento de las tareas de cada una de las fases, que sean aprobadas, podrán generar la reformulación del citado Programa de Rehabilitación, correspondiente a las fases siguientes, siempre y cuando se traten de obras de Rehabilitación. La culminación de las obras de la fase para la cual el CONCESIONARIO ha solicitado la ampliación de los plazos será condición necesaria para poder dar inicio a las obras de la fase siguiente, con opinión favorable del OSITRAN.

En caso que el inicio de la etapa de ejecución de obras se retrase por un hecho imputable al CONCEDENTE, el CONCESIONARIO tendrá derecho a que el plazo de la etapa de ejecución de obras se amplíe proporcionalmente a dicha demora.

El Programa será evaluado y aprobado por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN. El procedimiento a seguir para tal efecto, será el establecido en el Numeral 8.9 de la presente Cláusula.

El Programa deberá ser actualizado como mínimo una vez cada quinquenio contados a partir de su aprobación.

8.12 De las Obras Adicionales

Si durante la Concesión, el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO determinaran la necesidad de realizar Obras Adicionales, resultará de aplicación el procedimiento previsto en la presente Cláusula.

En este caso, la Parte que solicita los Obras Adicionales deberá presentar a la otra Parte con copia a OSITRAN una solicitud de realización de dichas obras donde se sustente la necesidad de realizarlas, así como también los estudios técnicos donde se señalen los detalles correspondientes.

En el caso que el CONCESIONARIO sea el que solicite las Obras Adicionales, la documentación presentada por el CONCESIONARIO deberá ser remitida al CONCEDENTE con copia a OSITRAN, a efecto que dicho organismo emita su opinión previa en un plazo máximo de diez (10) Días de recibido el requerimiento.

En caso que las Obras Adicionales sean solicitadas por el CONCESIONARIO, su ejecución será asumida por el CONCESIONARIO, sin derecho a reembolso por parte del CONCEDENTE.

En caso que las Obras Adicionales sean solicitadas por el CONCEDENTE, su ejecución se realizará con cargo a sus propios recursos. Para tal efecto, el

CONCESIONARIO deberá presentar un EDI que deberá cumplir con las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) para un proyecto de inversión pública. En dicho supuesto, a efecto del pago de las Obras Adicionales, el CONCEDENTE deberá registrar en sus partidas presupuestales el importe correspondiente a las Obras Adicionales.

La aprobación de las Obras Adicionales se realizará conforme al procedimiento establecido en el Numeral 8.9 de la presente Cláusula.

8.13 Supervisión de las Obras

Corresponde al OSITRAN, a través del supervisor de obras, efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen durante el desarrollo de las Obras indicadas en la presente Cláusula Octava. El OSITRAN podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO 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 al equipo que éste disponga, libre acceso al Área de la Concesión para realizar sin obstáculos 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.

En caso de detectar algún incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO, OSITRAN deberá exigir las subsanaciones necesarias.

De no cumplir las Obras con los parámetros exigidos por las Leyes Aplicables, así como por los Requisitos Técnicos Mínimos, 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.

El CONCESIONARIO está facultado a considerar hasta un cinco por ciento (5%) del valor de la Obra 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 establecido en el respectivo contrato de supervisión.

El procedimiento de contratación del supervisor de obras se efectuará de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Numeral 14.3 de la Cláusula Décimo Cuarta del presente Contrato.

**CLÁUSULA NOVENA
REGIMEN ECONÓMICO FINANCIERO**

9.1. Tarifas y Cargos de Acceso

- 9.1.1. El CONCESIONARIO cobrará Tarifas y Cargos de Acceso producto de la Operación de la Concesión a partir del inicio de la Operación. Las Tarifas que el CONCESIONARIO cobrará serán aquellas establecidas en el Anexo 7 del presente Contrato y aquellas que establezca OSITRAN, de ser el caso, de acuerdo a lo señalado en el RETA. Los Cargos de Acceso que el CONCESIONARIO cobrará serán los indicados en el Anexo 7 y aquellos que se encuentran regulados en el REMA. Los importes a ser cobrados por el CONCESIONARIO deberán considerar las Tarifas y Cargos de Acceso más el IGV, respectivo.
- 9.1.2. El CONCESIONARIO se obliga a poner en conocimiento de los Usuarios el tarifario correspondiente en la forma que establezca el OSITRAN.
- 9.1.3. El CONCESIONARIO podrá requerir de los Usuarios el pago de la Tarifa, Cargos de Acceso y otros cargos, en Dólares o su equivalente en moneda nacional al Tipo de Cambio de venta del Día en que se devengan las operaciones, siendo de cargo del CONCESIONARIO el costo por el cobro de las mismas. En ningún caso se le podrá exigir al Usuario Final o al Usuario Intermedio pagos mayores a los resultantes de aplicar el Tipo de Cambio antes indicado, a las Tarifas y Cargos de Acceso en Dólares. El pago de las Tarifas y Cargos de Acceso será de conformidad con las disposiciones aplicables.
- 9.1.4. El CONCESIONARIO a partir del Segundo Año y hasta el Cuarto Año de la etapa de Operación de la Concesión, realizará un ajuste a las Tarifas de acuerdo al siguiente procedimiento:

$$T_t = 0.5 T_{t-1} \frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} + 0.5 T_{t-1} \frac{CPI_{t-1}}{CPI_{t-2}}$$

Donde:

t Año Calendario en el que regirá el ajuste

Tt Tarifa al Inicio del Año Calendario t

Tt-1 Tarifa al inicio del Año Calendario t-1

IPCt-1 Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el período t-1.

IPCt-2: Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el período t-2.

CPIt-1: Nivel de Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics) durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el periodo t-1.

CPIt-2: Nivel de Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics) durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el periodo t-2.

9.1.5. Se cobrará una Tarifa de US\$ 1.00 por los servicios de aterrizaje y despegue, estacionamiento, y acceso para carga (de ser el caso) para las siguientes actividades:

- i. Aeronaves civiles, de la Cruz Roja Peruana y de las Fuerzas Armadas y Policiales que realicen actividades aeroportuarias con fines humanitarios, sin retribuciones económicas, en casos de desastres naturales o conmoción civil, siempre y cuando éstos hayan sido declarados como tales por la autoridad competente.
- ii. Aeronaves civiles mientras operan exclusivamente en actividades del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR).
- iii. Aeronaves de Estado extranjeras, de países que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves del Estado Nacional, para lo cual el CONCEDENTE deberá remitir una comunicación al CONCESIONARIO acreditando esta situación
- iv. Aeronave civiles que transportan visitas o delegaciones oficiales que vienen al país y que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves del Estado Nacional, para lo cual el CONCEDENTE deberá remitir una comunicación al CONCESIONARIO acreditando estas situación.

9.1.6. No se cobrará la Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA) al personal del Instituto Nacional de Defensa Civil INDECI, del Ministerio de Salud, del Ministerio Público (Instituto de Medicina Legal), del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios, personal de las Fuerzas Armadas, Policiales y de la Cruz Roja Peruana que realicen vuelos de ayuda humanitaria realizando operaciones de apoyo en caso de desastres naturales o declaración de emergencia declarados como tales por la autoridad competente.

9.1.7. El CONCESIONARIO es el responsable de verificar que las Tarifas a las que se hace referencia en los Numerales 9.1.5 y 9.1.6 precedentes, sean aplicadas exclusiva y únicamente a las aeronaves y/o personas previstas en los citados numerales adoptando las acciones que consideren pertinentes, para lo cual aprobará los formatos de declaración jurada que deberán suscribir las instituciones o personas que accedan al régimen tarifario previsto en los numerales precedentes.

9.1.8. Las Tarifas a las que se hace referencia en el Numeral 9.1.5 de la presente Cláusula no están sujetas al ajuste tarifario a que se refiere el Numeral 9.1.4.

9.1.9. El CONCEDENTE y/o el CONCESIONARIO podrán solicitar al OSITRAN, la fijación y/o revisión de las tarifas. Las condiciones y requisitos para la solicitud de modificación de Tarifas por el CONCESIONARIO o por el CONCEDENTE y la evaluación y aprobación de dicha solicitud por el OSITRAN serán las establecidas en el RETA.

9.1.10. El tarifario, la política comercial y los procedimientos de aplicación de descuentos, así como sus modificaciones serán establecidos de acuerdo al RETA, siendo obligación del CONCESIONARIO ponerlos en conocimiento a través de su página web, sin costo alguno para el(los) Usuario(s).

9.2. Cierre Financiero

9.2.1. El CONCESIONARIO deberá acreditar ante el CONCEDENTE, antes de los treinta (30) Días Calendario del inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, que cuenta con los recursos financieros o los contratos suscritos que establezcan los compromisos de financiamiento que se generen para la ejecución de las Obras en su respectiva oportunidad, según lo establecido en el Contrato. Para acreditar que el CONCESIONARIO cuenta con el financiamiento correspondiente, éste deberá presentar, alternativa o conjuntamente para aprobación del CONCEDENTE: (i) copia legalizada notarial de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos y en general cualquier texto contractual relevante, que el CONCESIONARIO haya acordado con el(los) Acreedor(es) Permitido(s) que participará(n) en el financiamiento de las Obras; o (ii) copia legalizada notarial de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos y en general cualquier texto contractual relevante con Empresas Vinculadas al CONCESIONARIO. Los contratos referidos en el ítem (i) deberán contener expresamente una disposición referida a que, en caso el financiamiento quede sin efecto o el CONCESIONARIO incurra en alguna causal que active su terminación o resolución, el Acreedor Permitido comunicará inmediatamente dicha situación al CONCEDENTE. Los contratos indicados en el ítem (ii) no constituirán Endeudamiento Garantizado Permitido.

En caso que el CONCESIONARIO no haya acreditado el Cierre Financiero, se considerará un incumplimiento del CONCESIONARIO y por lo tanto el CONCEDENTE, previo informe emitido por el OSITRAN, podrá optar por invocar la Caducidad de la Concesión por incumplimiento del CONCESIONARIO, siendo de aplicación lo establecido en el Numeral 15.3. del presente Contrato.

9.3. Equilibrio Económico

9.3.1. Las Partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el período de duración del Contrato el equilibrio económico – financiero de éste, para lo cual se señala que el presente Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes.

9.3.2. El presente Contrato estipula un mecanismo de reestablecimiento del equilibrio económico - financiero al cual tendrán derecho el

CONCESIONARIO y el CONCEDENTE en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente, debido a cambios en las Leyes Aplicables, en la medida que cualquiera de dichos cambios tenga relación directa a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de costos del CONCESIONARIO, relacionados a la prestación de Servicios Aeroportuarios.

El equilibrio será reestablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de costos relacionados a los Servicios Aeroportuarios. Cualquiera de las Partes que considere que el equilibrio económico - financiero del Contrato se ha visto afectado podrá invocar su restablecimiento, proponiendo por escrito a la otra Parte y con la suficiente sustentación las soluciones y procedimientos a seguir para su restablecimiento.

El restablecimiento del equilibrio económico - financiero se efectuará en base al estado de pérdidas y ganancias auditado del ejercicio anual, donde sean verificables las variaciones de costos anteriormente referidas. Sin perjuicio de ello, el OSITRAN podrá solicitar la información que sustente las variaciones señaladas.

El restablecimiento del equilibrio económico - financiero procederá siempre y cuando no se haya realizado el reajuste correspondiente según a lo dispuesto en el Anexo 23 del Contrato por las mismas causas.

- 9.3.3. El OSITRAN establecerá que el equilibrio económico - financiero se ha visto afectado cuando, debido a cambios en las Leyes Aplicables, se demuestre la existencia de variaciones en los costos, relacionados a la prestación de Servicios Aeroportuarios.

El OSITRAN, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:

- a) Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio, relacionados específicamente a la prestación del Servicio Aeroportuario y reconocidos por el CONCEDENTE y/o OSITRAN.
- b) El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio, relacionado a la prestación del Servicio Aeroportuario, aplicando los valores de costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes Aplicables.

Para tal efecto, el OSITRAN podrá solicitar al CONCESIONARIO la información que considere necesaria sobre los costos que hayan sido afectados por los cambios en las Leyes y Aplicables.

- 9.3.4. Si el desequilibrio se produce en varios periodos, sin haberse restituido el mismo, se encontrará la diferencia acumulada de los resultados siguiendo el mismo procedimiento.

Acto seguido se procederá a encontrar el porcentaje del desequilibrio dividiendo la diferencia resultante del procedimiento a) y b)

anteriormente descrito, entre el resultado antes de impuestos del último ejercicio o del resultado acumulado, según corresponda. Si el resultado supera el diez por ciento (10%), se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación al CONCESIONARIO o al CONCEDENTE, según corresponda, por el desequilibrio calculado.

En ambos casos, dicha compensación podrá ser adicionada o descontada, respectivamente, en la cuota del compromiso de pago del CONCEDENTE definido en el Anexo 23 del Contrato, por el monto que resulte sin incluir intereses. Las Partes podrán acordar un mecanismo diferente de compensación.

Si el monto obtenido en el literal b) de la cláusula precedente es igual a cero (0), para restablecer el desequilibrio económico financiero sólo se tendrá en cuenta la diferencia de monto obtenido en a) menos el monto obtenido en b), sin ser necesario recalcular el porcentaje de desequilibrio antes mencionado.

- 
- 
- 9.3.5. En el supuesto que el CONCESIONARIO invoque el restablecimiento del equilibrio económico - financiero, corresponderá al OSITRAN determinar en los treinta (30) Días siguientes de recibida tal solicitud, la procedencia de la misma, en aplicación de lo dispuesto en los párrafos precedentes. De ser el caso, el OSITRAN deberá establecer en un plazo no mayor a treinta (30) Días a partir de determinada la procedencia del pedido, el monto a pagar a favor del CONCESIONARIO, aplicando para tal efecto, los criterios de valorización previstos en la presente Cláusula e informará del resultado al CONCEDENTE, para que tome las medidas correspondiente, y al CONCESIONARIO. El monto que se haya determinado será abonado al CONCESIONARIO dentro de los seis (06) meses siguientes sin incluir intereses. Por cualquier retraso se reconocerá un interés a la tasa LIBOR más uno por ciento (1%) sobre el saldo no pagado luego del periodo máximo de abono señalado.
- 

- 
- 9.3.6. En el supuesto que el CONCEDENTE invoque el restablecimiento del equilibrio económico - financiero, corresponderá al OSITRAN, determinar en los treinta (30) Días siguientes, la procedencia en aplicación de lo dispuesto en los párrafos precedentes. De ser el caso, el OSITRAN deberá establecer en un plazo no mayor a treinta (30) Días, contados desde el momento de emitido su pronunciamiento, el monto a pagar a favor del CONCEDENTE, aplicando para tal efecto, los criterios de valorización previstos en la presente Cláusula e informará del resultado al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO para que tome las medidas correspondiente. El monto resultante será abonado por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE dentro de los seis (06) meses siguientes. Por cualquier retraso se reconocerá un Interés a la tasa LIBOR más uno por ciento (1%) sobre el saldo no pagado luego del periodo máximo de abono señalado.
- 

En la misma oportunidad que el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO invoquen el restablecimiento del equilibrio económico - financiero, se dirigirán al OSITRAN para que emita su opinión técnica de conformidad con sus competencias legalmente atribuidas en esta materia.

Cualquier otro mecanismo de pago correspondiente a la restitución del equilibrio económico – financiero será acordado por las Partes.

La discrepancia respecto al monto de la compensación por efecto de la ruptura del equilibrio económico - financiero, será resuelta de conformidad con los mecanismos de solución de controversias regulados en la Cláusula Décimo Sexta del presente Contrato, rigiendo las demás disposiciones de esta cláusula en lo que fueran pertinentes.

No se considerará aplicable lo indicado en esta cláusula para aquellos cambios producidos como consecuencia de disposiciones expedidas por el OSITRAN, en temas relacionados con Tarifas, infracciones o sanciones, que estuviesen contemplados en el Contrato o que fueran como consecuencia de actos, hechos imputables o resultado del desempeño del CONCESIONARIO.

9.4. Régimen Tributario y Aduanero de la Concesión



9.4.1. El CONCESIONARIO estará sujeto a la legislación tributaria nacional, regional y municipal que le resulte aplicable, debiendo cumplir con todas las obligaciones de naturaleza tributaria que correspondan al ejercicio de su actividad. El CONCESIONARIO estará obligado, en los términos que señalen las Leyes Aplicables, al pago de todos los impuestos, contribuciones y tasas que se apliquen entre otros, a los Bienes de la Concesión o los que se construyan o incorporen a la Concesión, sean dichos tributos administrados por el gobierno nacional, regional o municipal desde el momento de la Toma de Posesión, siempre y cuando dichos impuestos, contribuciones y tasas estén directamente vinculados al ejercicio de las Actividades Aeroportuarias.



9.4.2. Toda variación de impuestos, incluida toda modificación de alícuotas impositivas, aduaneras que surjan con posterioridad a la Fecha de Cierre, serán tomados en consideración para efecto de lo dispuesto en el Numeral 9.3 del presente Contrato.



9.4.3. El CONCESIONARIO podrá suscribir con el Estado de la República del Perú, un convenio de estabilidad jurídica, el que conforme a la normatividad aplicable tiene rango de contrato ley, con arreglo a las disposiciones de los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757 y el TUO, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos en dichas normas.

9.4.4. Asimismo, el CONCESIONARIO podrá acceder a los beneficios tributarios que le corresponda, siempre que cumpla con los requisitos y condiciones sustanciales y formales señaladas en las Leyes Aplicables.



9.4.5. El CONCESIONARIO, deberá sujetarse a lo dispuesto en las Leyes Aplicables en materia aduanera que le sean aplicables, debiendo cumplir con todas las obligaciones de naturaleza aduanera que correspondan al ejercicio de su actividad.

9.4.6. Asimismo, será de aplicación las disposiciones contenidas en el Decreto Legislativo N° 1053, Decreto Supremo N° 037-2008-MTC en lo que fuera aplicable, y demás normas modificatorias y conexas.

9.5. Del Cofinanciamiento

9.5.1. El CONCEDENTE reconocerá el(los) pago(s) señalados en el Anexo 23 del presente Contrato.

9.5.2. A efecto de cumplir y/o garantizar los pagos establecidos en el Anexo 23 del presente Contrato, el CONCEDENTE deberá cumplir oportunamente con los desembolsos de dinero por concepto de Cofinanciamiento, de acuerdo al Anexo 23 del presente Contrato.

9.5.3. El Cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el CONCEDENTE estipulados en el Contrato, más el IGV y cualquier otro tipo de impuesto que pueda surgir en el futuro.

9.6. Fideicomiso

9.6.1. Con la finalidad de facilitar, garantizar y atender el adecuado cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Contrato, entre ellas el desembolso del Cofinanciamiento, el CONCESIONARIO se obliga a construir y mantener, a su costo en calidad de fideicomitente, un fideicomiso irrevocable de administración, el cual se registrará por lo dispuesto en el Anexo 24 del presente Contrato, así como en el respectivo contrato de fideicomiso.

CLÁUSULA DÉCIMA GARANTÍAS

10.1. Garantía del CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO

10.1.1. El CONCEDENTE realizará todas las gestiones y coordinaciones que fueren pertinentes para que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley N° 26885 "Ley de Incentivos a las Concesiones de Obras de Infraestructura y de Servicios Públicos"; el Poder Ejecutivo expida el Decreto Supremo al que se refiere el artículo 2° del Decreto Ley N° 25570, Norma Complementaria al Decreto Legislativo N° 674, modificado por el artículo 6° de la Ley N° 26438, por el cual el Estado de la República del Perú respalda las declaraciones, obligaciones y seguridades del CONCEDENTE establecidas en el Contrato.

10.1.2. El CONCEDENTE garantiza que CORPAC cumplirá con ejecutar las actividades delegadas por la DGAC en cumplimiento de la normativa aplicable en lo que respecta a la Seguridad Operacional (*safety*) y la Seguridad de la Aviación (*security*), conforme a la normativa aplicable.

EL CONCEDENTE deberá asumir toda responsabilidad, indemnización, compensación, resarcimiento u obligación de cualquier naturaleza, derivada de daños que pueda ocasionar CORPAC en la ejecución de sus funciones por causas directamente imputables a esta.

- 10.1.3. El CONCEDENTE garantiza al CONCESIONARIO que no autorizará la construcción ni operación de un aeropuerto de uso comercial dentro de un radio no menor de ciento cincuenta (150) kilómetros alrededor del Aeropuerto, cuando este último haya iniciado la etapa de Operación.
- 10.1.4. El CONCEDENTE garantiza que previo al inicio de la Operación, las vías de acceso al Aeropuerto se encontrarán operativas, y que se les brindará el mantenimiento adecuado.
- 10.1.5. El Concedente garantiza la transferencia fiduciaria de los fondos destinados al Fideicomiso de manera completa y oportuna de conformidad con los términos establecidos en la Cláusula Novena del presente Contrato.

10.2. Garantías a Favor del CONCEDENTE

- 10.2.1. Las garantías establecidas en la presente Sección que deberá otorgar el CONCESIONARIO a favor del CONCEDENTE, estarán constituidas por cartas fianzas bancarias emitidas por una empresa bancaria o por una entidad financiera internacional, de acuerdo a lo establecido en las Bases, que deberán ser solidaria, incondicional, irrevocable, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, desde la Fecha de Cierre, las mismas que serán renovadas anualmente para mantenerlas vigentes.

En caso se traten de una fianza emitida por una entidad financiera internacional, se requerirá que las mismas sean visadas y confirmadas por alguna de las empresas bancarias consignadas en las Bases.

10.2.2. Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión

Para garantizar el cumplimiento de todas y cada una de sus obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo el pago de las penalidades, así como garantizar los niveles de calidad y servicio de las Obras, con excepción de aquellas obligaciones del CONCESIONARIO cubiertas con la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión que será incluida como Anexo 15, conforme a lo siguiente:

- (i) Un importe equivalente a Cinco millones doscientos cincuenta mil y 00/100 Dólares (US\$ 5 250 000.00) desde la Fecha de Cierre hasta la culminación de la Etapa de Ejecución de Obras. Esta garantía deberá entregarse en la Fecha de Cierre, debiendo renovarse anualmente y mantenerse vigente hasta la culminación de la Etapa de Ejecución de Obras con la conformidad del OSITRAN, y

- (ii) Un importe equivalente a Seis millones y 00/100 de Dólares (US\$ 6 000 000.00) desde el Inicio de la Operación hasta el vigésimo Año de la Concesión. A partir del vigésimo Año de la Concesión el importe de esta garantía deberá ser equivalente a Diez millones y 00/100 de Dólares (US\$ 10 000 000.00) que deberá estar vigente hasta el final de la Concesión. Esta Garantía deberá entregarse dentro de los quince (15) Días anteriores al inicio de la Operación y mantenerse vigente, en mérito a sus sucesivas renovaciones, durante la vigencia de la Concesión hasta doce (12) meses después de haber concluido la Concesión.

10.2.3. Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras

Para garantizar la correcta ejecución de las Obras, incluyendo el pago de las penalidades, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE, una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras. El importe de esta garantía ascenderá a Treinta y tres Millones Novecientos Mil y 00/100 Dólares (US\$ 33 900 000.00). Esta garantía deberá entregarse hasta quince (15) Días antes del inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, debiendo renovarse anualmente y mantenerse vigentes hasta tres (3) meses posteriores a la suscripción del Acta de Recepción de Obras y Equipamiento con la conformidad del OSITRAN.

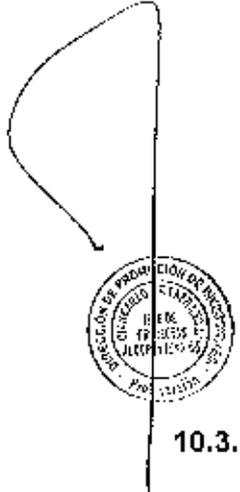
La Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras deberá mantenerse vigente, en mérito a sus sucesivas renovaciones, de conformidad con lo indicado en los párrafos precedentes.

10.3. Ejecución de las Garantías

- 10.3.1. La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión podrá ser ejecutada por OSITRAN en forma total o parcial, previa instrucción del CONCEDENTE, una vez identificado el incumplimiento de todas o una de las obligaciones del Contrato y siempre y cuando el mismo no haya sido subsanado por el CONCESIONARIO dentro de los plazos otorgados para tal fin. Los recursos obtenidos por la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión serán depositados en la cuenta que para tales efectos señale el CONCEDENTE.

En caso de ejecución parcial de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO deberá restituir, o hacer restituir, la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión al monto establecido. Si el CONCESIONARIO no restituye la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión al monto establecido en la presente Cláusula, en un plazo de veinte (20) Días Calendario, contados a partir de la fecha en la cual se realizó la ejecución parcial de la misma, prorrogables por veinte (20) Días Calendario adicionales, entonces resultará de aplicación lo dispuesto en el Numeral 15.8. de la Cláusula Décimo Quinta del presente Contrato.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente cláusula, para efecto de la ejecución de la Garantía como consecuencia de la aplicación de las penalidades previstas en el Anexo 9, será de aplicación lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava del presente Contrato.



- 10.3.2. La Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras podrá ser ejecutada, previa instrucción del CONCEDENTE, por el OSITRAN en forma total o parcial, una vez verificado el incumplimiento de todas o alguna de las obligaciones del Contrato vinculadas a ejecución de las Obras y siempre y cuando el mismo no haya sido subsanado por el CONCESIONARIO dentro de los plazos otorgados para tal fin. Los recursos obtenidos por la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras serán depositados en la cuenta que para tales efectos señale el CONCEDENTE.

En caso de ejecución parcial de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, el CONCESIONARIO deberá restituir dicha garantía al monto establecido. Si el CONCESIONARIO no restituye la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras al monto establecido en la presente Cláusula, en un plazo de veinte (20) Días Calendario contados a partir de la fecha en la cual se realizó la ejecución parcial de la misma, entonces el OSITRAN mediante comunicación escrita a ese efecto, declarará resuelto el Contrato en la fecha de dicha notificación.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Cláusula, para efecto de la ejecución de la Garantía como consecuencia de la aplicación de las penalidades previstas en el Anexo 9, será de aplicación lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava.

- 10.3.3. En caso el CONCESIONARIO haya iniciado el procedimiento de solución de controversias a que se refiere la Cláusula Décimo Sexta, la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión y la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras no podrán ser ejecutadas por el motivo que suscitó el Arbitraje durante el procedimiento arbitral. Su ejecución se encontrará sujeta a la decisión contenida en el laudo arbitral.

10.4. Garantías a Favor de los Acreedores Permitidos

- 10.4.1. Con el propósito de financiar el diseño, la ejecución de las Obras y/o Mantenimiento del Aeropuerto, el CONCESIONARIO podrá, previa autorización otorgada por el CONCEDENTE y con opinión favorable del OSITRAN, otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos, sobre:

- a) El derecho de Concesión, conforme a lo previsto en el artículo 3° de la Ley N° 26885.
- b) Los ingresos netos de la Concesión, deducida la tasa de regulación a la que se refiere el Artículo 14, Literal a) de la Ley N° 26917 y cualquier otro monto comprometido a entidades estatales,
- c) Las acciones o participaciones que correspondan al CONCESIONARIO, de conformidad con lo establecido en el Literal c) del Numeral 3.3.1 de la Cláusula Tercera del Contrato.

10.4.2. El CONCESIONARIO acepta y reconoce que cualquiera de tales garantías o asignaciones de fondos no lo relevará de sus obligaciones ni del Contrato.

10.4.3. El CONCEDENTE acepta y reconoce que ni los Acreedores Permitidos, ni otra persona que actúe en representación de ellos, serán responsables del cumplimiento del Contrato por parte del CONCESIONARIO hasta que en su caso los Acreedores Permitidos ejerzan favorablemente los derechos mencionados en la presente cláusula respecto a la ejecución de la hipoteca, en cuyo caso quien resulte titular de la misma como consecuencia de su ejecución, asumirá en su condición de nuevo concesionario las obligaciones y derechos del presente Contrato.

10.4.4. El CONCEDENTE y el CONCESIONARIO garantizan que los derechos que se estipulan a favor de los Acreedores Permitidos en el presente Contrato son irrenunciables, irrevocables e inmutables, salvo que medie el consentimiento previo y expreso de tales Acreedores Permitidos; entendiéndose que con la sola comunicación de los Acreedores Permitidos, dirigida al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO haciéndole conocer que harán uso de tales derechos, se tendrá por cumplida la aceptación del respectivo Acreedor Permitido a la que se refiere el Artículo 1458 del Código Civil.

10.4.5. Para efecto de la autorización de constitución de las garantías a que se refiere el Numeral 10.4.1 de la Cláusula Décima, el CONCESIONARIO deberá entregar al CONCEDENTE y al OSITRAN copia de los proyectos de contrato y demás documentos relacionados con la operación, así como una declaración del posible Acreedor Permitido, conforme a lo dispuesto en el Anexo 14.

10.4.6. Entregados dichos documentos, OSITRAN tendrá un plazo de diez (10) Días para emitir su opinión. Una vez recibida la opinión de OSITRAN, el CONCEDENTE tendrá un plazo de veinte (20) Días para autorizar la operación o formular las observaciones respectivas, las mismas que deberán ser subsanadas por el CONCESIONARIO en un plazo no mayor a diez (10) Días.

Si transcurrido el plazo antes indicado, el CONCEDENTE no se pronuncia, se entenderá denegada la autorización.

10.4.7. Los Acreedores Permitidos podrán solicitar la ejecución de las garantías establecidas en su favor, de acuerdo a los procedimientos establecidos los Numerales 10.4.8 y 10.4.9 siguientes, según sea el caso.

10.4.8. El procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria de acciones o participaciones correspondientes al CONCESIONARIO, de acuerdo a lo establecido en el Literal c) del Numeral 10.4.1 deberá efectuarse bajo la dirección del los representantes del (los) Acreedor(es) Permitido(s) y con la participación del CONCEDENTE y se registrará obligatoriamente por las siguientes reglas:

10.4.8.1 La decisión del (los) Acreedor(es) Permitido(s) consistente en ejercer su derecho a ejecutar la garantía mobiliaria, regulada en la Ley N° 28677, de acciones o participaciones constituida a su favor, deberá ser comunicada por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO en forma fehaciente, con carácter previo a ejercer cualquier acción o adoptar cualquier medida que pueda poner en riesgo ya sea en forma directa o indirecta la Concesión.

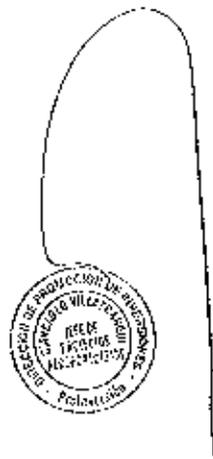
10.4.8.2 A partir de dicho momento: a) el CONCEDENTE no podrá declarar la terminación del Contrato y estará obligado a iniciar inmediatamente las coordinaciones del caso con el (los) Acreedor(es) Permitidos(s), con el objeto de designar a la persona jurídica que, conforme a los mismos términos previstos en el Contrato y bajo una retribución a ser acordada con el (los) Acreedor(es) Permitidos(s), actuará como Interventor y estará transitoriamente a cargo de la operación de la Concesión durante el tiempo que demande la sustitución del CONCESIONARIO a que se hace referencia en los puntos siguientes; y, b) ningún acto del CONCESIONARIO podrá suspender el procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria, quedando impedido a dar cumplimiento a las obligaciones que dieron lugar a la ejecución de la referida garantía.

10.4.8.3 Para tales efectos, el (los) Acreedor(es) Permitidos(s) podrá proponer al CONCEDENTE operadores calificados, quienes actuarán como interventores teniendo en cuenta los parámetros establecidos en las Bases. El operador que resulte aceptado por el CONCEDENTE quedará autorizado para operar transitoriamente la Concesión en calidad de interventor. Su designación deberá ser comunicada por escrito al CONCESIONARIO.

10.4.8.4 A partir de dicho momento, el CONCESIONARIO estará obligado a coordinar sus acciones con el interventor designado, con el objeto de que la transferencia se lleve a cabo de la manera más eficiente posible, debiendo quedar perfeccionada dentro del plazo máximo de sesenta (60) Días de haber sido elegido el Interventor.

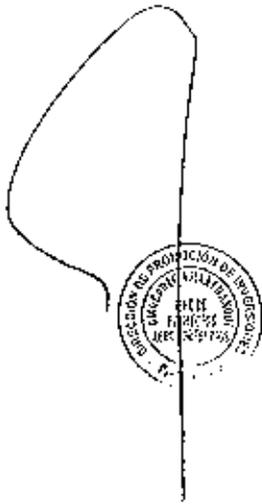
10.4.8.5 El CONCESIONARIO será responsable por toda acción u omisión que por dolo o culpa atribuible al CONCESIONARIO impida, dilate u obstaculice la transferencia de la Concesión a manos del interventor, así como de los perjuicios que ello pueda ocasionar al CONCEDENTE, a los Acreedores Permitidos, a los Usuarios y/o a terceros.

10.4.8.6 Una vez que la Concesión se encuentre bajo la operación transitoria del interventor, el (los) Acreedor(es) Permitido(s) deberá(n) coordinar con el CONCEDENTE, el texto íntegro de la convocatoria y las bases del procedimiento de selección del nuevo CONCESIONARIO, que deberá respetar los lineamientos sustantivos contenidos en las Bases, especialmente en lo correspondiente a las características generales de la Concesión y la propuesta técnica



respectivamente, lo cual deberá ser aprobado por el CONCEDENTE.

- 10.4.8.7 Sometido el texto de la convocatoria y las bases del procedimiento a implementar para la selección a consideración del CONCEDENTE, éste deberá formular sus observaciones, teniendo presente para dar su aprobación, el desarrollo que ha tenido el Contrato hasta ese momento y las eventuales causas de los problemas financieros que se suscitaron a efecto de intentar prevenir estas situaciones en el texto de la nueva convocatoria, si fuera el caso.
- 10.4.8.8 Dichas observaciones deberán estar contenidas en un pronunciamiento que deberá ser emitido dentro de los diez (10) Días contados a partir de la fecha en que se le comunicó con el texto en referencia. Vencido dicho plazo y a falta de pronunciamiento por parte del CONCEDENTE, el referido texto se entenderá aprobado y el (los) Acreedor(es) Permitido(s) podrá(n) iniciar el procedimiento de selección.
- 10.4.8.9 De existir observaciones del CONCEDENTE, una vez que el (los) Acreedor(es) Permitido(s) tome(n) conocimiento de las mismas, tendrá(n) un plazo no mayor a diez (10) Días para efectos de subsanarlas o rechazarlas y someter al CONCEDENTE por segunda vez el texto de la convocatoria y las bases del procedimiento de selección para la transferencia de la participación del CONCESIONARIO. Seguidamente, el CONCEDENTE deberá prestar su conformidad con el texto en referencia dentro de los cinco (05) Días contados a partir de la fecha en que se le comunicó con el mismo. No obstante, vencido el plazo en referencia y a falta de pronunciamiento en sentido aprobatorio, el referido texto se entenderá rechazado.
- 10.4.8.10 Aprobado el texto de la convocatoria y las bases del procedimiento de selección para la transferencia de la participación del CONCESIONARIO, el (los) Acreedor(es) Permitido(s) deberá(n) dar inicio al procedimiento allí establecido en un plazo no mayor a los cinco (05) Días siguientes, hasta el momento en que dicho(s) Acreedor(es) Permitido(s) otorgue(n) la buena pro, lo cual no podrá ocurrir en una fecha posterior a los ciento ochenta (180) Días contados a partir del momento en que se comunicó al CONCEDENTE la decisión de ejecutar la garantía mobiliaria, salvo que, conforme a las circunstancias del caso, el trámite de dicho procedimiento demande un plazo mayor, en cuyo caso se aplicará la prórroga que determine el CONCEDENTE.
- 10.4.8.11 Otorgada la buena pro conforme a lo establecido en el texto de las bases aprobadas por el CONCEDENTE, así como a lo señalado en esta cláusula, dicho acto deberá ser comunicado por escrito tanto al CONCEDENTE como a la persona jurídica interventora. A partir de dicho momento, esta última estará obligada a iniciar las coordinaciones del caso, con el objeto de que la transición de la operación de la Concesión se lleve a cabo de la manera más eficiente posible.



10.4.8.12 La sustitución definitiva de las acciones o participaciones que correspondan al CONCESIONARIO a favor del adjudicatario de la buena pro deberá quedar perfeccionada en un plazo no mayor a los treinta (30) Días contados a partir de la fecha en que se otorgó la buena pro de la subasta privada, bajo responsabilidad exclusiva de este último. Dicha sustitución definitiva deberá acreditarse mediante los respectivos certificados o escrituras de transferencia de las acciones o derechos. Una copia de dichos documentos deberá ser entregada a los Acreedores Permitidos, al CONCEDENTE y al OSITRAN, además de efectuarse las inscripciones en los Registros Públicos que corresponda.

10.4.8.13 Conforme al procedimiento establecido previamente, el adjudicatario de la buena pro será reconocido por el CONCEDENTE como nuevo accionista o participacionista del CONCESIONARIO. Para tales efectos, el nuevo integrante del CONCESIONARIO quedará sujeto a los términos del Contrato de Concesión suscrito por este último por el plazo remanente.

10.4.9. Hipoteca del derecho a la Concesión

El CONCESIONARIO tiene derecho a otorgar en hipoteca su derecho de Concesión conforme a lo establecido en las Leyes Aplicables, en garantía del endeudamiento garantizado Permitido. La solicitud de autorización y la constitución de la garantía se hará siguiendo los principios y mecanismos establecidos para la ejecución de la garantía mobiliaria, señalados en el Numeral 10.4.8 de la presente Cláusula, acorde con lo estipulado en la Ley 26885 o normas que la complementen o sustituyan, procedimiento de ejecución que será establecido en el correspondiente contrato de hipoteca.

10.5. Derecho de Subsanación de los Acreedores Permitidos

10.5.1. OSITRAN notificará a los Acreedores Permitidos, simultáneamente a la notificación que se remita al CONCESIONARIO, de la ocurrencia de cualquier incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO establecidas en el Contrato y que constituyan causales de la caducidad de la Concesión conforme lo establecido en la Cláusula Décimo Quinta del Contrato, con el fin de que los Acreedores Permitidos, puedan realizar las acciones que consideren necesarias para contribuir al cabal cumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO.

10.5.2. El CONCEDENTE reconoce que no se puede resolver el Contrato o declarar la Caducidad de la Concesión, sin notificar previamente a los Acreedores Permitidos de tal intención, y sin que los Acreedores Permitidos hayan contado con el derecho de subsanar la causal que haya originado el derecho del CONCEDENTE de caducar el Contrato de acuerdo a lo previsto en la presente Cláusula y con el procedimiento señalado a continuación:

a) En caso ocurriese cualquiera de las causales señaladas en la Cláusula Décimo Quinta del Contrato y hubiese vencido el plazo

del CONCESIONARIO para subsanar dicho evento y el CONCEDENTE quiera ejercer su derecho de caducar el Contrato, éste deberá primero enviar una notificación por escrito a los Acreedores Permitidos. En dicha notificación el CONCEDENTE deberá señalar expresamente la causal o las causales de resolución producidas. Para que dicha notificación se considere válida deberá contar con el respectivo cargo de recepción o ser enviada por correo electrónico o por fax, siendo necesaria la verificación de su recepción.

- b) Los Acreedores Permitidos contarán con un plazo de sesenta (60) Días contados desde la notificación a que se refiere el Literal a) precedente, para remediar la causal o causales de caducidad que le hayan sido notificadas. Transcurrido dicho plazo sin que los Acreedores Permitidos logren remediar la causal de caducidad ocurrida, el CONCEDENTE podrá ejercer su derecho a caducar el Contrato, asumiendo las obligaciones frente los Acreedores Permitidos conforme a la Cláusula Décimo Quinta.

El no ejercicio de la facultad de subsanación por parte de los Acreedores Permitidos, en modo alguno afecta o afectará los beneficios y/o derechos establecidos a favor de los Acreedores Permitidos en este Contrato.

- c) La intención de subsanación o la subsanación de la causal producida por parte de los Acreedores Permitidos no podrá entenderse en ningún caso como la asunción por parte de los Acreedores Permitidos de ninguno de los pactos, acuerdos, ni obligaciones del CONCESIONARIO en el presente Contrato.

En caso el CONCESIONARIO subsanara la causal de caducidad durante el período de sesenta (60) Días a que hace referencia el Literal b) precedente, el CONCEDENTE se obliga a notificar en un plazo máximo de setenta y dos (72) horas de ocurrido dicho hecho, a los Acreedores Permitidos comunicando la cesación de la existencia de la causal de caducidad.

CLÁUSULA DÉCIMO PRIMERA RÉGIMEN DE SEGUROS

11.1 Aprobación

El CONCESIONARIO deberá contar, durante la vigencia del Contrato, con las pólizas de seguros que exige esta Cláusula, cuyas propuestas de pólizas hayan sido debidamente aprobados por el OSITRAN.

Las propuestas de pólizas se presentarán en el siguiente plazo:

- i. Las pólizas a que se refiere el Numeral 11.2.1 se deberán presentar a más tardar cuarenta y cinco (45) Días Calendario previos a la Fecha de Cierre.
- ii. Las pólizas a que se refiere los Literales a) y c) y del Numeral 11.2.2 se deberán presentar a más tardar cuarenta y cinco (45) Días Calendario previos a la Fecha de Cierre.

- iii. Las pólizas a que se refiere los Literales b) y d) del Numeral 11.2.2 se deberá presentar a más tardar treinta (30) Días Calendario previos al Inicio de la Operación.

En las oportunidades antes indicadas, dichas propuestas deberán ser remitidas al OSITRAN por el CONCEDENTE. El OSITRAN cuenta con un plazo de quince (15) Días Calendario para su aprobación. De no pronunciarse dentro del plazo señalado, dichas propuestas serán consideradas como aprobadas.

De efectuarse alguna observación, el CONCESIONARIO contará con diez (10) Días Calendario para subsanar dicha observación. Dicho plazo podrá ser ampliado por única vez por el OSITRAN a pedido del CONCESIONARIO.

Una vez aprobadas las propuestas de pólizas, el CONCESIONARIO contará con un plazo de hasta cinco (05) Días Calendario para contratar las pólizas aprobadas y entregarlas al CONCEDENTE con copia a OSITRAN.

11.2 Clases de Pólizas de Seguros

11.2.1 **Seguros personales para Trabajadores.** El CONCESIONARIO deberá cumplir con contratar y presentar todas las pólizas que exigen las leyes y reglamentos sobre responsabilidad y seguros de trabajadores del Perú, cubriendo y protegiendo la vida y la salud de todos los trabajadores relacionados directamente con el objeto del Contrato; tales como: Seguro de Vida Ley (D.L.688) y Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo Salud y Pensiones (Ley N° 26790). Estos seguros deberán ser contratados considerando como mínimo las coberturas exigidas por Ley.

11.2.2 **Seguros de Responsabilidad y Propiedad.** Durante la vigencia del presente Contrato, el CONCESIONARIO tomará y mantendrá en vigor los siguientes seguros que cubra al Aeropuerto, sus trabajadores y sus Usuarios, y obtendrá los endosos necesarios para que el CONCEDENTE, o quien éste designe, sea considerado como asegurado adicional en las respectivas pólizas contratadas a fin de que destine, en su caso, el producto de la indemnización del seguro en la restitución, reposición y reparación de los bienes dañados. Las pólizas tendrán como beneficiario al CONCESIONARIO quien deberá destinar los montos, producto de la indemnización por cualquier siniestro, necesariamente a la reparación de los daños causados por tal siniestro. Sólo en el caso en que sea materialmente imposible la restitución, reposición o reparación de los bienes dañados, la indemnización será entregada al CONCEDENTE.

- a) Un seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados (Responsabilidad Civil Patronal), terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que puedan sufrir bienes o personas. La cobertura deberá incluir una cláusula de responsabilidad civil por medio de la cual se garantice una indemnización por cada una de las partes de acuerdo con la

definición de "asegurado", como si se hubiere emitido una póliza separada para cada uno de ellos.

- b) Un seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas (incluyendo expresamente los trabajadores del CONCESIONARIO) y bienes y responsabilidad general con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que puedan sufrir bienes o personas, incluidos los daños que pueda generarse. La cobertura deberá incluir una cláusula de responsabilidad civil por medio de la cual se garantice una indemnización por cada una de las partes de acuerdo con la definición de "asegurado", como si se hubiere emitido una póliza separada para cada uno de ellos.
- c) Un seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante que cubra todos los daños materiales que puedan sufrir los Bienes de la Concesión, hasta por el valor de reposición del total de dichos bienes. Esta póliza deberá considerar además cobertura para los siguientes riesgos: riesgos políticos (huelgas, conmociones civiles, daño malicioso, vandalismo y terrorismo), terremoto y demás riesgos de la naturaleza.
- d) Un seguro de Deshonestidad 3D que incluya a todas las personas que presten servicio en el Aeropuerto y que cubra la deshonestidad, robo por asalto y hurto de los Bienes de la Concesión. Se precisa que la indemnización será al asegurado principal de la póliza de seguro en la medida que sirva para reponer, reparar o restituir un bien dañado dado en Concesión o adquirido por el CONCESIONARIO durante el periodo de Concesión. En todo los casos que no se fuera a reponer, reparar o restituir un bien que forme parte de la Concesión, entonces se indemnizará al CONCEDENTE.

11.2.3 Seguro sobre bienes en construcción

El CONCESIONARIO está obligado a contratar, durante la ejecución de las Obras y Obras Adicionales, un seguro contra todo riesgo de construcción, pólizas C.A.R (Construction All Risk), que cubra dentro de la Cobertura Básica ("A") el cien por ciento (100%) del valor de reposición de los bienes en construcción que resulten afectados.

Adicionalmente a la Cobertura Básica ("A") la póliza C.A.R. deberá contar con otras coberturas tales como: riesgos de diseño, riesgos de ingeniería y eventos catastróficos como terremotos, inundaciones, lluvias, incendios, explosiones, terrorismo, vandalismo, conmoción social, robo y cualquier otra cobertura contemplada bajo una póliza C.A.R. hasta una suma asegurada que sea por demás suficiente para ser frente ante cualquier siniestro que pudiese ocurrir durante la construcción de las Obras y Obras Adicionales.

Las pólizas contratadas tendrán como único beneficiario al CONCESIONARIO, el cual estará obligado a destinar de inmediato los fondos obtenidos en las actividades necesarias para recuperar los niveles de servicio y productividad.

El presente seguro deberá incluir una Cláusula en la que se establezca que los fondos producto de la indemnización por cualquier siniestro deberán ser destinados necesariamente a la reparación de los daños causados por el siniestro.

El valor declarado de la póliza de seguro será equivalente al valor de reposición del monto total de las Obras u Obras Adicionales en ejecución y deberá adecuarse a la naturaleza de cada bien. En ningún caso se tomará en cuenta el valor contable de cada uno de ellos.

El cálculo del monto correspondiente a la obra en ejecución se establecerá sobre la base del cronograma de avance físico de la obra y su vigencia será igual al período de ejecución de obras.

Se podrá tener como asegurado adicional de la póliza a los Acreedores Permitidos, previa aprobación del OSITRAN

Una vez que las Obras u Obras Adicionales cuenten con la aceptación respectiva de acuerdo con el procedimiento establecido en los Numerales 8.9, y 8.12, dichos bienes deberán pasar a estar cubiertos por la póliza regulada en el literal c) del Numeral 11.2.2.

11.2.4 Otras Pólizas

Sin perjuicio de las pólizas obligatorias indicadas en los Numerales 11.2.1 al 11.2.3 de la presente Cláusula, el CONCESIONARIO podrá, de acuerdo a su propia visión estratégica de manejo y distribución de los riesgos o bien para cumplir con lo establecido en las Leyes Aplicables, o bien por cualquier otra causa debidamente justificada, tomar cualquier otra póliza de seguros, comunicando este hecho al CONCEDENTE y al OSITRAN.

11.2.5 Comunicaciones.

Las pólizas contratadas de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato deberán contener una estipulación que obligue a la respectiva compañía aseguradora a notificar por escrito al OSITRAN y al CONCEDENTE de cualquier incumplimiento por parte del CONCESIONARIO en el pago de las primas y sobre cualquier circunstancia que afecte la validez o efectividad de la póliza, con una anticipación no menor veinticinco (25) Días Calendario a la fecha en que tal incumplimiento pueda resultar en la cancelación parcial o total de la póliza.

La obligación de notificación establecida en la presente Cláusula también se requerirá en caso de cancelación o falta de renovación de cualquier seguro, en cuyo caso el pre-aviso se deberá hacer con diez (10) Días de anticipación. La póliza respectiva deberá al mismo tiempo establecer que su vencimiento sólo ocurrirá si la compañía aseguradora ha cumplido con la obligación a la que se refiere la primera parte del presente numeral.

El CONCESIONARIO deberá notificar al OSITRAN, con diez (10) Días de anticipación, las fechas en que efectuará las renovaciones de las pólizas correspondientes, con el objeto que el OSITRAN pueda revisar y opinar respecto de las condiciones en que éstas serán emitidas. A efectos de la renovación de las pólizas, el procedimiento a seguir será el indicado en el Numeral 11.1

11.2.6 **Saneamiento del CONCEDENTE.** Si el CONCESIONARIO no mantiene las pólizas vigentes, tal y como se le requiere de acuerdo con la presente Cláusula, el CONCEDENTE podrá contratarlas y pagar las primas a costo y por cuenta del CONCESIONARIO, previa comunicación al CONCESIONARIO de que dicha contratación y abono va a tener lugar. El monto de tales primas más intereses, desde su pago por el CONCEDENTE hasta su reembolso al mismo, a una tasa de interés anual (sobre la base de un año de 360 días y de días actualmente transcurridos) igual a la tasa de interés más alta que durante dicho periodo rija en el sistema financiero peruano para operaciones activas en Dólares, deberá ser reembolsado por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE en un plazo máximo de cinco (5) Días contados a partir de su notificación por el CONCEDENTE, sin perjuicio de la penalidad correspondiente indicada en el Anexo 9 del Contrato.

11.2.7 **Obligaciones No Afectadas.** La contratación de los seguros no reduce o altera en modo alguno las demás obligaciones que asume el CONCESIONARIO de acuerdo con el presente Contrato.

11.2.8 **Cumplimiento de Pólizas.** El CONCESIONARIO queda obligado frente al CONCEDENTE a cumplir con los términos y condiciones de todas las pólizas de seguro contratadas de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato. En caso de siniestro, el CONCESIONARIO deberá reportarlo sin dilación alguna a la compañía aseguradora y al mismo tiempo notificar del mismo al CONCEDENTE. Si la cobertura del seguro se cancela por falta de notificación oportuna de un siniestro, la responsabilidad en que se incurra será por cuenta del CONCESIONARIO y libera de toda responsabilidad al CONCEDENTE, respecto al equivalente del monto que hubiera debido indemnizar a la parte asegurada en caso se hubiera notificado oportunamente del siniestro; igualmente, los montos correspondientes a deducibles serán a cargo del CONCESIONARIO.

11.2.9 **Informe de Cobertura.** Antes de los primeros treinta (30) Días Calendarios de cada Año de Concesión y durante la vigencia de ésta, el CONCESIONARIO presentará al OSITRAN, lo siguiente:

- a) Una lista de las pólizas de seguro a ser tomadas y/o mantenidas por el CONCESIONARIO durante el año en cuestión, indicando al menos la cobertura, la compañía aseguradora, las reclamaciones hechas durante el año anterior y su situación actual; y
- b) Un certificado emitido por el representante autorizado de la compañía aseguradora indicando que el CONCESIONARIO ha

cumplido durante el año anterior con los términos de la presente Cláusula.

- c) Una lista de todos los bienes adquiridos u obras edificadas y culminadas que formarán parte de los Bienes de la Concesión y que consecuentemente deberán ser incluidas en las pólizas de seguros a ser renovadas anualmente.

11.2.10 Sin perjuicio de lo indicado precedentemente, durante el transcurso del Contrato y cada vez que el OSITRAN lo requiera, hasta por un máximo de cuatro (4) veces cada Año de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá presentar prueba fehaciente ante OSITRAN y el CONCEDENTE de que todas las pólizas de seguro siguen vigentes y debidamente pagadas.

11.2.11 De verificarse el incumplimiento de la obligación de mantener vigentes las pólizas, será de aplicación el procedimiento establecido en el Numeral 15.8. de la Cláusula Décimo Quinta del presente Contrato.

11.2.12 Eventos No Cubiertos. Las pérdidas y/o daños no cubiertos por las mencionadas pólizas de seguros, o por alguna deficiencia o falta de cobertura, estarán a cargo del CONCESIONARIO y éste será el único responsable frente al CONCEDENTE por cualquier posible daño que ocasione.

11.3 Responsabilidad del CONCESIONARIO

11.3.1 La contratación de pólizas de seguros por parte del CONCESIONARIO no disminuye la responsabilidad de éste, que resulta responsable directo de todas las obligaciones establecidas en el Contrato por encima de cualquier responsabilidad asegurada y se obliga a mantener indemne al CONCEDENTE ante cualquier demanda, demora o reclamo vinculado con su operación, siempre y cuando dicha demanda, demora o reclamo no se produjeran por acciones u omisiones del CONCEDENTE.

11.3.2 Con independencia de lo estipulado en la presente cláusula y las obligaciones en ella establecidas, el CONCESIONARIO deberá pagar la totalidad de las sumas debidas a cualquier persona de acuerdo con las Leyes Aplicables. Esto implica que, en caso de siniestro por causa de dolo o culpa de su parte, y que no fuere cubierto por las mencionadas pólizas de seguro, el CONCESIONARIO será el único responsable por cualquier posible daño que fuere causado.

En ningún caso el CONCESIONARIO será responsable de los actos o hechos cometidos u ocurridos por el CONCEDENTE que de acuerdo a las Leyes Aplicables le corresponde asumir la responsabilidad.

11.3.3 El CONCESIONARIO asumirá los costos de todo y cada uno de los deducibles y/o coaseguros que haya contratado en las pólizas de seguros requeridas.

11.3.4 El CONCESIONARIO contratará todas las pólizas de seguro que se requieran en virtud del presente Contrato con compañías de seguros y reaseguros que tengan la calificación B+ o una superior, según información de la Superintendencia de Banca, Seguro y AFP y/o clasificadoras de riesgos que operen en el Perú y/o en el extranjero. Los certificados de seguros para cada póliza antes indicadas deberán contener lo siguiente:

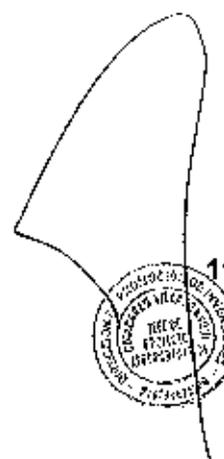
- a) Una declaración en la que el CONCEDENTE aparezca como beneficiario adicional, según corresponda.
- b) Una declaración en la que la Compañía de Seguros haya renunciado a los derechos de subrogación con respecto al CONCEDENTE.
- c) Una declaración de la compañía de seguros a través de la cual se obliga a notificar por escrito al OSTIRAN y al CONCEDENTE sobre cualquier omisión de pago de primas en que incurriese el CONCESIONARIO y sobre cualquier circunstancia que afecte la vigencia, validez o efectividad de la póliza.

11.4 Obligación del CONCEDENTE

Acorde con lo estipulado en el Numeral 11.2.2. de la presente Cláusula, se conviene lo siguiente:

11.4.1 En caso el CONCEDENTE recibiera o percibiera algún monto de reembolso por daños producidos en los activos que conforman los Bienes de la Concesión, en cumplimiento de los términos pactados en las pólizas a que se refiere la presente cláusula, los mismos serán destinados única y exclusivamente a que el CONCESIONARIO repare, reponga o reconstruya dichos daños. Para tal efecto, el CONCEDENTE deberá entregar los montos percibidos al CONCESIONARIO en un plazo que no deberá exceder de treinta (30) Días Calendario de recibida la indemnización.

11.4.2 En caso el CONCEDENTE recibiera o percibiera algún monto de reembolso por daños producidos por culpa o dolo del CONCESIONARIO en los activos que conforman los Bienes de la Concesión en cumplimiento de los términos pactados en las pólizas a que se refiere la presente Cláusula, y dichos bienes no pudiesen ser reparados, repuestos o reconstruidos, el CONCEDENTE no estará obligado a rembolsar al CONCESIONARIO.



**CLÁUSULA DÉCIMO SEGUNDA
CONSIDERACIONES SOCIO AMBIENTALES**

12.1 Responsabilidad Ambiental

12.1.1 Obligaciones Socio Ambientales del Concesionario

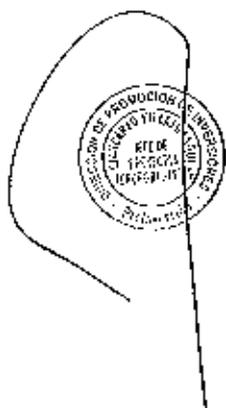
12.1.1.1 El CONCESIONARIO declara conocer la legislación ambiental vigente, incluida la normatividad internacional y las obligaciones que establece este Contrato en materia ambiental, en cuanto sean aplicables a las actividades reguladas por este Contrato. El CONCESIONARIO se obliga a cumplir con dichas normas como componente indispensable de su gestión ambiental.

12.1.1.2 El CONCESIONARIO está obligado a elaborar el Estudio de Impacto Ambiental, en base a la Categorización y Términos de Referencia elaborados y aprobados por la DGASA para tal fin, teniendo en consideración los lineamientos establecidos en la RVM N° 1079-2007-MTC/02 y las disposiciones emanadas del Ministerio de Ambiente y Ministerio de Transportes y Comunicaciones para tal fin.

12.1.1.3 El CONCESIONARIO deberá establecer los niveles de coordinación con el Gobierno Local y Gobierno Regional e incluir variables del Plan de Desarrollo Urbano a fin de definir el uso de los espacios colindantes al polígono del Aeropuerto (área de amortiguamiento y zonas aledañas) con la finalidad de evitar un crecimiento demográfico inesperado y desorganizado, ya que los mismos resultarían afectados de manera indirecta por el proyecto.

12.1.1.4 Durante la ejecución de las Obras, el Mantenimiento y Operación de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá asumir la responsabilidad de protección del ambiente como un componente fundamental de su gestión.

12.1.1.5 EL CONCESIONARIO es responsable con los subcontratistas de la aplicación de la normativa ambiental vigente, en especial del cumplimiento de lo establecido en el Ley General del Ambiente, Ley N° 28611, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, Ley N° 27446 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM; así como de las obligaciones que se deriven del Estudio de Impacto Ambiental que apruebe CONCEDENTE, y de cualquier daño ambiental, pérdida, reclamo o responsabilidad del CONCESIONARIO en las Áreas de la Concesión.



- 12.1.1.6 El CONCESIONARIO, a partir de la Toma de Posesión, sólo será responsable de la mitigación y corrección de los problemas ambientales que se generen en las Áreas de la Concesión, (incluyendo otras áreas utilizadas para canteras, depósitos de material excedente, instalación, uso u operación de almacenes, oficinas, talleres, patio de maquinarias, campamentos, accesos y otras áreas auxiliares). Este sistema de manejo y/o tratamiento deberá estar concluido antes de dar inicio a la etapa de operación del Aeropuerto.

Tratándose de zonas fuera de las Áreas de la Concesión, el CONCESIONARIO será responsable únicamente en caso que se demuestre que la causa del daño se hubiera originado en las Áreas de la Concesión a partir de la Toma de Posesión.

A fin de remediar estos impactos, el CONCESIONARIO adoptará las medidas previstas en el plan de manejo ambiental el mismo que forma parte del Estudio de Impacto Ambiental, de acuerdo a los términos de referencia correspondientes.

- 12.1.1.7 En caso que la Municipalidad Distrital de Chinchero no cuente con rellenos sanitarios para la disposición final de los residuos sólidos y/o líquidos y la infraestructura adecuada para evacuar las aguas residuales, generadas dentro del Área de la Concesión por las actividades derivadas del cumplimiento del presente Contrato, o de no existir empresas prestadoras de saneamiento a cargo del manejo y/o tratamiento de dichos residuos, el CONCESIONARIO presentará una alternativa de tratamiento de los residuos y el correspondiente plan de implementación a la autoridad competente para su aprobación, en un plazo no mayor a tres (03) meses contados desde la Toma de Posesión. Este sistema de manejo y/o tratamiento deberá estar concluido antes de dar inicio a la etapa de operación del Aeropuerto. Los gastos generados por la implementación del referido plan de implementación serán de cargo del CONCESIONARIO.

- 12.1.1.8 Para efecto de la construcción de las Obras y Obras Adicionales, el CONCESIONARIO solicitará a la DGASA la debida certificación ambiental en cumplimiento de la Ley del Sistema de Evaluación Ambiental y su reglamento.

12.1.2 Auditoría Ambiental y Pasivos Ambientales

- 12.1.2.1 En ningún caso el CONCESIONARIO será responsable de la contaminación o impactos ambientales que se pudieran haber generado fuera o dentro del área de influencia de la Concesión con anterioridad a la fecha de Toma de Posesión. Respecto de la contaminación o impactos ambientales que se pudieran generar fuera o dentro del área de influencia de

la Concesión, a partir de la fecha de Toma de Posesión, el CONCESIONARIO será responsable únicamente en aquellos casos en que se demuestre que la causa del daño se hubiere originado en el área de influencia de la Concesión, en tanto dicho daño ambiental le sea imputable directo o indirectamente.

12.1.2.2 El CONCESIONARIO llevará a cabo, a través de una auditoría ambiental, la identificación y evaluación de los Pasivos Ambientales durante la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, lo cual formará parte del estudio de línea de base ambiental de éste.

12.1.2.3 De encontrarse pasivos ambientales durante la auditoría ambiental, el CONCEDENTE procederá a entregar al CONCESIONARIO el Área de la Concesión libre de Pasivos Ambientales. El CONCEDENTE no será responsable por los Pasivos Ambientales generados a partir de la fecha de la Toma de Posesión.

12.1.3 Evaluación del Impacto Ambiental

12.1.3.1 En cumplimiento de la Ley General del Ambiente aprobada por la Ley N° 28611,, de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental aprobada por Ley N° 27446, y su reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM, el CONCESIONARIO deberá presentar ante la autoridad ambiental competente, antes del inicio de la Etapa de la Ejecución de las Obras, para su evaluación y aprobación, una Evaluación de Impacto Ambiental que comprenda las actividades de Construcción y Operación. El referido documento deberá ser presentado a los sesenta (60) Días Calendario de realizada la Toma de Posesión.

12.1.3.2 La Evaluación de Impacto Ambiental deberá ser elaborada por una entidad debidamente inscrita en el Registro de entidades autorizadas para elaborar Estudios de Impacto Ambiental a cargo de la Autoridad Ambiental Competente y deberá analizar alternativas que justifiquen la selección de la opción escogida como la de menor riesgo socio-ambiental.

12.1.3.3 La Evaluación Ambiental Preliminar (EVAP) fue desarrollada por EL CONCEDENTE tomando en consideración lo establecido en la Resolución Ministerial 052-2012-MINAM, Directiva de Concordancia entre el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) y el Decreto Supremo N° 019-2099-MINAM, Reglamento de La Ley del SEIA. La EVAP fue presentada a la DGASA, entidad que determinó la categorización ambiental del proyecto, a fin de elaborar los términos de referencia correspondientes.



12.1.3.4 En base a dicha categorización, el **CONCESIONARIO** deberá presentar a la autoridad ambiental competente, la Evaluación de Impacto Ambiental para iniciar el proceso de evaluación ambiental del proyecto Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, a partir de los requerimientos contemplados por el Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM.

12.1.3.5 Los plazos para el otorgamiento de la certificación ambiental al proyecto, por parte de la autoridad ambiental competente, se rigen por lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM, Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental.

12.1.3.6 El contenido mínimo de la Evaluación de Impacto Ambiental se presenta en el Anexo 11.

12.1.3.7 La implementación de las condiciones y/o medidas establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental, serán de exclusiva responsabilidad y costo del **CONCESIONARIO**, debiendo dar cumplimiento a toda la normativa ambiental vigente.

12.1.3.8 Sin perjuicio de la aplicación de las sanciones administrativas, el incumplimiento de las obligaciones de carácter ambiental previstas en el presente Contrato, dará lugar a la imposición de penalidades de acuerdo a lo establecido en el Anexo 9 del Contrato.

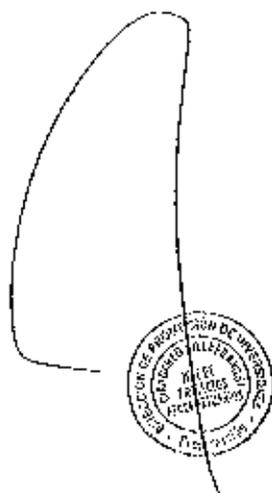
12.1.3.9 Si durante la vigencia de la Concesión, el **CONCEDENTE** determinara la necesidad de implementar medidas de mitigación y/o compensación ambientales adicionales a las contempladas en el presente Contrato, éstas serán consideradas como Obras Adicionales y, por lo tanto, se reglarán por los procedimientos establecidos en el Numeral 8.12.

12.1.3.10 El Estudio de Impacto Ambiental constituye parte integrante del Contrato de Concesión.

12.1.4 Gestión Ambiental

12.1.4.1 La gestión ambiental durante la construcción y Operación del Aeropuerto se verá completada con la aprobación del documento ambiental, ya que como parte de éste se incluye el marco legal, descripción de actividades, línea base, identificación y evaluación de pasivos e impactos ambientales, plan de manejo ambiental, entre otros.

12.1.4.2 El **CONCESIONARIO** deberá cumplir, como parte de su gestión ambiental, con las normas legales referidas al



manejo de residuos sólidos y residuos sólidos peligrosos, manejo de materiales peligrosos, uso de agua, vertimiento de agua y residuos líquidos, ruido, calidad de agua, calidad de aire, consumo de hidrocarburos, zonificación, entre otros aspectos ambientales regulados por la legislación peruana.

12.1.4.3 El CONCESIONARIO, previo al inicio de una Rehabilitación solicitará a la DGASA la certificación ambiental correspondiente, de las áreas a ser utilizadas de acuerdo al procedimiento establecido en el Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM.

12.1.4.4 Los plazos para la evaluación y aprobación de un instrumento ambiental originado de la etapa de Operación y/o Rehabilitación estarán de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM.

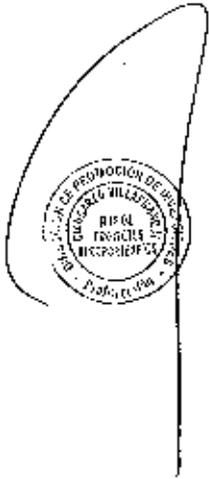
12.1.4.5 El CONCESIONARIO debe incluir en su organigrama un Área Socio Ambiental con la finalidad de garantizar la viabilidad socio ambiental de toda actividad aeroportuaria y del cumplimiento de la legislación ambiental nacional e internacional vigente durante la etapa de construcción y operación del Aeropuerto. Esta área deberá estar constituida por dos unidades (ambiental y social) y conformada por personal de ambas especialidades.

A través de esta área, el CONCESIONARIO deberá participar en el monitoreo socioambiental que realizará el equipo de especialistas de la DGASA, durante la Etapa de Ejecución de Obras y la Operación, para asegurar un manejo ambiental apropiado del AICC.

12.1.4.6 El inicio de la Etapa de Ejecución de Obras está sujeto a la aprobación del documento ambiental correspondiente. Los informes ambientales durante la Etapa de Ejecución de Obras, deberán ser presentados mensualmente por el CONCESIONARIO a la DGASA, con copia a OSITRAN.

12.1.4.7 Durante los cinco (5) primeros años de la Operación, los informes deberán ser presentados de manera trimestral a la DGASA. A partir del sexto año de la Operación, y hasta el cumplimiento del plazo de vigencia de la Concesión, los informes ambientales deberán ser entregados semestralmente por el CONCESIONARIO a la DGASA, dentro de los primeros quince (15) Días Calendario de cada semestre, con copia a OSITRAN.

12.1.4.8 Los informes ambientales a ser entregados durante la Etapa de Ejecución de Obras y la Operación deberán contener el desarrollo de la información requerida en el Plan de Manejo Socio Ambiental del documento ambiental.



12.1.5 Contaminación

12.1.5.1 El CONCESIONARIO asegurará que el almacenamiento, tratamiento y disposición final de todas las sustancias generadas durante la operación y/o mantenimiento del Aeropuerto, de cualquier Servicio Aeroportuario o de cualquier otro origen en el Aeropuerto, sean efectuadas de forma tal que se minimice cualquier contaminación que se pudiera ocasionar al Ambiente o cualquier daño para el hombre a cualquier otro organismo, a causa de dichas sustancias.

12.1.5.2 Si fuere necesario, de acuerdo con el documento ambiental aprobado y la conformidad de ambas partes, el CONCESIONARIO construirá, operará y mantendrá una planta de tratamiento de residuos específicos que emplee técnicas aceptables de acuerdo con las Leyes Aplicables, la cual estará a su cargo. Esta planta de tratamiento deberá estar ubicada en un lugar adecuado en el Aeropuerto, con el fin de asegurar que:

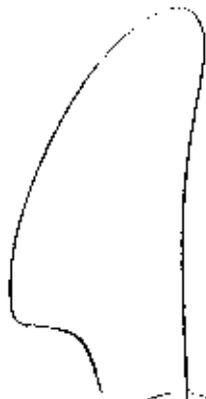
- cualquier emanación generada durante la operación y/o mantenimiento del Aeropuerto, de los Bienes de la Concesión, de cualquier Servicio Aeroportuario o de cualquier otro origen no descargará al Ambiente sustancia alguna en cantidades que produzcan contaminación y/o daños para el hombre a cualquier otro organismo; y que
- dichas emanaciones y sustancias resulten inocuas para el Ambiente y/o para el hombre o cualquier otro organismo.

12.1.5.3 El CONCESIONARIO cumplirá y realizará todos los esfuerzos que sean razonables para asegurar el cumplimiento por parte de cualquier persona que utilice el Aeropuerto y sus instalaciones, el cumplimiento de todas las Leyes Aplicables relacionadas con el almacenamiento, tratamiento, emisión, descarga y disposición de cualquier sustancia o emanación, o aspectos ambientales en general, en la medida en que dichas Leyes Aplicables se apliquen al Aeropuerto o a su operación;

12.1.5.4 Sin limitaciones, empleará las mejores técnicas disponibles para minimizar la contaminación que podría ser causada en perjuicio del Ambiente y el hombre o cualquier otro organismo, por cualquier sustancia generada durante la operación, mantenimiento y administración del Aeropuerto.

12.1.6 Protección del Patrimonio Cultural y Arqueológico

12.1.6.1 Sin perjuicio de las demás obligaciones establecidas en el Contrato, el CONCESIONARIO deberá observar la



legislación peruana y las Leyes Aplicables que protegen el Patrimonio Cultural de la Nación.

12.1.6.2 Tomando en consideración la legislación vigente, en el año 2011 se elaboró el informe final del "Proyecto de evaluación arqueológica para el Proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero" para un área de 329.1 ha., el mismo que fue aprobado por Resolución Directoral N° 560-2012-DGPC-VMPCIC/MC de fecha 25 de julio de 2012 del Ministerio de Cultura.



En el año 2011 se elaboró el informe final del "Proyecto de evaluación arqueológica para el Proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero" de un área de 329.1 has., el mismo que fue aprobado por Resolución Directoral N° 560-2012-DGPC-VMPCIC/MC de fecha 25 de julio de 2012 emitida por el Ministerio de Cultura.

Como resultado de la profundización de los estudios técnicos del Aeropuerto, se determinó que el Área de la Concesión tenía una extensión de 357.0 has. Por ello, en el año 2012 se solicitó a la Dirección Regional de Cultura del Cusco, la supervisión y evaluación del área adicional de 27.8 has.

La Dirección Regional de Cultura emitió los Informes de Supervisión y Evaluación Técnica de Campo (Informes N° 1140-2012-DIC-DRC-CUS/MC, N° 090-2012-UMR-SDC-DIC-DRC-CUS/MC, N° 091-2012-UMR-SDC-DIC-DRC-CUS/MC, N° 092-2012-UMR-SDC-DIC-DRC-CUS/MC, N° 093-2012-UMR-SDC-DIC-DRC-CUS/MC y N° 094-2012-UMR-SDC-DIC-DRC-CUS/MC).

En ambos casos, el Ministerio de Cultura recomendó que previamente al inicio de las obras de ingeniería del Aeropuerto, se presente un Plan de Monitoreo Arqueológico al Ministerio de Cultura, a cargo de un licenciado en Arqueología.

12.1.6.3 En atención a lo señalado por el Ministerio de Cultura, el CONCESIONARIO deberá presentar un Plan de Monitoreo Arqueológico para el Área de la Concesión, el cual deberá ser aprobado en forma previa a cualquier inicio de labores de remoción de tierras y habilitación de accesos en dicha área.



CLÁUSULA DÉCIMO TERCERA
RELACIONES CON SOCIOS, TERCEROS, PERSONAL Y COMUNIDADES

13.1 Relaciones con el Inversionista Estratégico

El (los) Inversionista(s) Estratégico(s), a la Fecha de Cierre, deberá(n) haber suscrito un convenio con el CONCESIONARIO, por el cual se compromete a:

- a) No impedir con sus actos u omisiones que el CONCESIONARIO desarrolle normalmente sus actividades y en especial aquellas que impliquen la ejecución del Contrato.
- b) Asumir las obligaciones, responsabilidades y garantías que le corresponda conforme a este Contrato y demás convenios vinculados.

El(Los) Inversionista(s) Estratégico(s) no podrá(n) transferir sus acciones de la Sociedad Concesionaria desde la suscripción del Contrato hasta por lo menos cinco (05) años contados desde el inicio de la Operación o hasta el término de la Etapa de Ejecución de Obras, según corresponda a los requisitos técnico – operativos acreditados por el(los) Inversionista(s) Estratégico(s) en la etapa de Concurso.

Vencido dicho plazo, el(los) Inversionista(s) Estratégico(s) podrá(n) ceder sus acciones o participaciones, previa autorización del CONCEDENTE, el que no podrá negarla de forma injustificada.

13.2 Cesión o transferencia de la Concesión

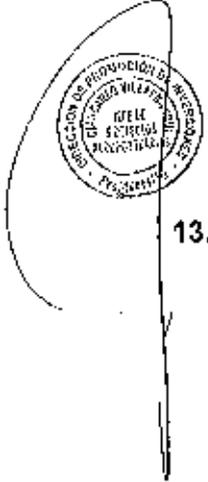
13.2.1 El CONCESIONARIO no podrá transferir su derecho a la Concesión ni ceder su posición contractual, sin la previa autorización del CONCEDENTE.

13.2.2 Para efecto de la autorización, el CONCESIONARIO deberá comunicar su intención de transferir su Concesión o ceder su posición contractual, acompañando lo siguiente:

- a) Contrato preparatorio o carta de intención de transferencia o cesión, debidamente suscrita por el cedente, de acuerdo al procedimiento y con las mayorías societarias exigidas por el Estatuto Social;
- b) Contrato preparatorio o carta de intención de transferencia o cesión, debidamente suscrita por el cesionario, de acuerdo al procedimiento y con las mayorías societarias exigidas por el Estatuto Social.
- c) Documentación que acredite la capacidad legal necesaria del tercero.
- d) Documentación que acredite la capacidad financiera y técnica del tercero, teniendo en cuenta las previsiones de las Bases y el Contrato de Concesión.
- e) Acuerdo por el cual el tercero conviene en asumir cualquier daño y pagar cualquier otra suma debida y pagadera por el CONCESIONARIO.

- f) Acuerdo por el cual el (los) Inversionista(s) Estratégico(s) es (son) sustituido(s) por uno de los accionistas del tercero en la posición contractual que ocupaba el primero en el Contrato de Concesión.
- g) Conformidad de los Acreedores Permitidos respecto al acuerdo de transferencia o cesión propuesta.

13.2.3 El CONCEDENTE deberá pronunciarse sobre la operación en un plazo máximo de sesenta (60) Días contados desde la presentación de la solicitud con toda la documentación exigida en esta Cláusula. El asentimiento del CONCEDENTE no libera de la responsabilidad a la empresa que transfiere su derecho a la Concesión o cede su posición contractual hasta por un plazo máximo de dos (02) años desde la fecha de aprobación de la cesión. Esto implica que durante este período dicha empresa será solidariamente responsable con el nuevo CONCESIONARIO por los actos realizados hasta antes de la transferencia o cesión. El pronunciamiento negativo o la ausencia de pronunciamiento implicarán el rechazo de la operación.



13.3 Cláusulas en Contratos

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

- a) La obligación de contar con el asentimiento anticipado del CONCEDENTE, según corresponda, de la cesión de su posición contractual o transferencia de la Concesión en favor de un tercero debidamente calificado.
- b) Incluir una cláusula que permita al CONCEDENTE la resolución de los respectivos contratos por la Caducidad de la Concesión
- c) Que el plazo de vigencia no exceda el plazo de la Concesión.
- d) La renuncia a interponer acciones de responsabilidad civil contra el CONCEDENTE, el OSITRAN y sus funcionarios.



13.4 Relaciones de Personal

13.4.1 El CONCESIONARIO se obliga a hacer una oferta de empleo al personal que se encuentra trabajando en el AIVA bajo la modalidad de contrato de trabajo a plazo fijo o indeterminado. Para tal efecto, el CONCEDENTE remitirá al CONCESIONARIO en un plazo no menor de sesenta (60) Días Calendario previos al inicio de la Operación, la relación de personas a las cuales le deberá cursar la oferta de empleo. Las personas que serán consideradas en la referida relación, serán aquellas que por lo menos lleven trabajando dos años continuos en el AIVA, contados hasta la fecha de remisión de la citada relación. Estas personas deberán dar respuesta a la oferta de empleo en un plazo no mayor a treinta (30) Días Calendario de recibida la citada oferta.



El CONCESIONARIO deberá contratar al personal que acepte la oferta de empleo antes de la fecha de inicio de la Operación. El CONCESIONARIO procederá a la contratación de los trabajadores que hubiesen aceptado la oferta de empleo sólo en la medida que el



CONCEDENTE, a través de CORPAC, haya acreditado la cancelación de los beneficios laborales que le pudiera corresponder a los trabajadores.

Los nuevos contratos de trabajo suscritos con dichos trabajadores deberán recoger, por lo menos, los mismos términos y condiciones de los contratos de trabajo que los referidos trabajadores tengan suscrito con CORPAC, salvo en lo referido al plazo de vigencia, el cual será de veinticuatro (24) meses como mínimo, y estarán sujetos al régimen laboral de la actividad privada, sin perjuicio de aquellas modificaciones que provengan de convenios colectivos o de la ley, posteriores a la suscripción del presente Contrato.

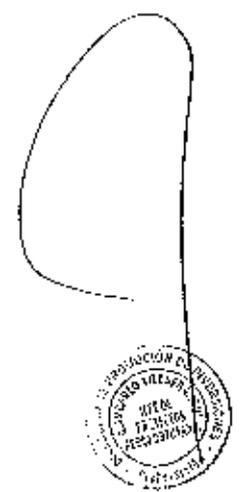
13.4.2 La obligación señalada en el numeral anterior, no comprende a las personas con contratos de locación de servicios, ni a los trabajadores de cooperativas o empresas de servicios, así como tampoco a las personas contratadas bajo modalidades formativas, de haberlas.

13.4.3 Durante el plazo señalado en el Numeral 13.4.1 de la presente Cláusula, el CONCESIONARIO no podrá argumentar causas objetivas para el cese colectivo de trabajadores; salvo motivos económicos, tecnológicos, estructurales o análogos, caso fortuito o fuerza mayor. El cumplimiento del plazo de veinticuatro (24) meses como mínimo indicado en el Numeral 13.4.1 no enerva la atribución del CONCESIONARIO de despedir por falta grave u otra causal establecida en la normativa laboral vigente, ni impide que el trabajador se retire voluntariamente.

13.4.4 EL CONCESIONARIO queda obligado a efectuar un programa de capacitación, dentro del primer (1) Año del inicio de la Operación, para los trabajadores a que se refiere el Numeral 13.4.1 de la presente Cláusula, con el objeto que asuman de manera eficiente y cumpliendo los estándares requeridos por el CONCESIONARIO, las funciones que le sean asignadas.

13.4.5 El CONCEDENTE será el único responsable por el pago de cualquier obligación o beneficio laboral que corresponda a los referidos trabajadores hasta antes de la fecha de suscripción del contrato de trabajo a suscribirse con el CONCESIONARIO o posteriormente a ella, si dichos pagos corresponden a derechos laborales generados antes de la firma de los nuevos contratos de trabajo.

13.4.6 El CONCESIONARIO será responsable por cualquier obligación de carácter laboral derivada de su condición de empleador, así como por cualquier otra obligación proveniente de la aplicación de leyes de seguridad social, pensiones u otras disposiciones que le resulten aplicables, a partir del momento en que se hayan suscrito los nuevos contratos laborales entre el CONCESIONARIO y los trabajadores.



13.5 Relación con las Comunidades Campesinas

13.5.1 El CONCESIONARIO se obliga a implementar, a más tardar a los sesenta (60) Días Calendario contados desde la Fecha de Cierre, una Oficina de Relaciones Comunitarias en el distrito de Chinchero, la misma que deberá estar habilitada durante toda la Concesión,

13.5.2 Entre otras actividades, la Oficina de Relaciones Comunitarias deberá encargarse de la difusión del contenido de los planes socio ambientales o cualquier información relacionada a impactos en la población del distrito de Chinchero, los mismos que podrán ser positivos, o negativos, en cuyo caso deberán difundirse a la par de las medidas de mitigación y/o compensación.

13.5.3 El CONCESIONARIO se obliga, de manera previa y durante la Etapa de Ejecución de Obras, a ofrecer puestos de trabajo a pobladores de la Comunidad Campesina de Yanacona, Comunidad Campesina de Aylo Pongo, Comunidad Campesina Racchi Aylo, y en general la población del Distrito de Chinchero y Huayllabamba, que se encuentren capacitados para realizar las labores requeridas en dicha etapa, previa evaluación del CONCESIONARIO, hasta cubrir no menos del quince por ciento (15%) del personal requerido para esta etapa. Esta obligación podrá ser cumplida a través del constructor que haya suscrito el Contrato de Construcción con el CONCESIONARIO, de ser el caso.

13.5.4 El CONCESIONARIO se obliga a implementar un centro de formación y capacitación técnica en cursos relacionados a la actividad aeroportuaria, como por ejemplo, *safety / security*, manipuleo de carga y equipajes, operación de equipos móviles, servicio de extinción de incendios, entre otros, dirigido a los pobladores de la Comunidad Campesina de Yanacona, Comunidad Campesina de Aylo Pongo, Comunidad Campesina Racchi Aylo, y en general la población del Distrito de Chinchero y Huayllabamba. Para tales efectos, el CONCESIONARIO podrá suscribir un convenio con algún instituto superior o tecnológico, debidamente acreditado, en cual se imparta la capacitación técnica requerida.

13.5.5 Para ello, el CONCESIONARIO deberá diseñar un programa curricular, el cual deberá ser oportunamente publicado y comunicado a la población, previa aprobación de la DGAC. Dicho programa curricular deberá garantizar la capacitación técnica para que el CONCESIONARIO pueda incorporar como trabajadores a los alumnos que satisfactoriamente aprueben los cursos requeridos.

13.5.6 El centro de formación deberá estar ubicado dentro del Área de la Concesión del AICC y deberá contar con aulas suficientemente espaciosas para albergar al menos a una docena de alumnos cada una. Asimismo, deberán estar equipadas con carpetas, calefacción, escritorios, sillas, mesas de trabajo, pizarras acrílicas, pantalla de proyección, proyectores, y demás artículos y equipos necesarios para tal efecto.

13.5.7 El centro de formación deberá iniciar sus funciones a más tardar seis (06) meses luego de iniciada la Operación y deberá permanecer funcionando

durante el plazo de la Concesión, siempre y cuando exista la demanda de al menos cuatro (4) alumnos por curso.

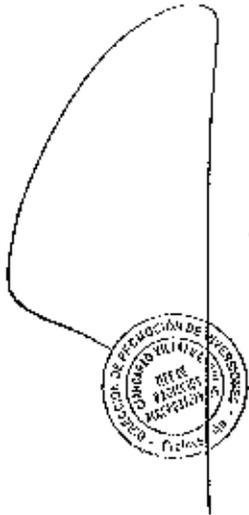
13.5.8 El CONCEDENTE promoverá el dictado de los cursos y coadyuvará al CONCESIONARIO en la obtención de permisos municipales o sectoriales que sean necesarios.

13.5.9 El centro de formación no irrogará gastos a los alumnos; las clases se impartirán de manera gratuita. Asimismo, los textos y material didácticos deberán ser proporcionados gratuitamente por el CONCESIONARIO.

13.5.10 Luego de aprobados los cursos requeridos para desempeñar actividades aeroportuarias específicas por parte de los alumnos, el CONCESIONARIO se obliga a registrar a los mismos en una relación para que, por orden de mérito, los mismos puedan asumir los cargos y/o puestos que estén disponibles. El CONCESIONARIO se obliga a ofrecer puestos de trabajo a dichos alumnos, hasta cubrir no menos del quince por ciento (15%) del personal requerido para la etapa de Operación.

13.5.11 Adicionalmente, el CONCESIONARIO deberá proporcionar, de manera gratuita, dentro del Área de la Concesión, un espacio adecuado para que Comunidad Campesina de Yanacoma, Comunidad Campesina de Aylo Pongo, Comunidad Campesina Racchi Aylo, y en general la población del Distrito de Chinchero y Huayllabamba puedan organizar semanalmente la venta de productos manufacturados y artesanales típicos de la zona. La realización de dicha actividad, no deberá en ningún momento afectar la adecuada operación y funcionamiento del Aeropuerto.

El CONCESIONARIO deberá tramitar los permisos sanitarios, municipales y otros necesarios para la realización de la referida feria.



CLÁUSULA DÉCIMO CUARTA COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS

14.1 Disposiciones Comunes



14.1.1 El ejercicio de las funciones, que en virtud de este Contrato y las normas legales pertinentes deban cumplir el CONCEDENTE, el OSITRAN y la SUNAT, en ningún caso estará sujeto a autorizaciones, permisos o cualquier manifestación de voluntad del CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá prestar toda su colaboración para facilitar el cumplimiento de esas funciones, caso contrario será de aplicación lo dispuesto en el Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN, o la norma que lo sustituya. El CONCEDENTE y OSITRAN están obligados a realizar las inspecciones, revisiones y acciones similares, de acuerdo a las normas de su competencia.



14.1.2 Cualquier solicitud del CONCESIONARIO cuya resolución dependa del CONCEDENTE, y este último para resolverla requiera de la opinión



previa del OSITRAN, el CONCESIONARIO, deberá presentar una copia de la solicitud ante el OSITRAN.

- 14.1.3 En el caso que, el CONCESIONARIO requiera formular alguna solicitud sobre materias de estricta competencia del CONCEDENTE, pero que éstas se encuentren relacionadas directa o indirectamente con el desarrollo de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá presentar la solicitud al CONCEDENTE, el que podrá canalizarlo al OSITRAN cuando lo considere conveniente.
- 14.1.4 En el caso que, el CONCESIONARIO requiera presentar una solicitud sobre aspectos y materias estrictamente de competencia del OSITRAN, el CONCESIONARIO deberá presentar la solicitud al CONCEDENTE el que deberá canalizarlo en el término de la distancia al OSITRAN.
- 14.1.5 Los plazos en que el OSITRAN y el CONCEDENTE deban emitir pronunciamiento sobre las solicitudes formuladas por el CONCESIONARIO, serán aquellos establecidos en el presente Contrato. En todo aquello que no se encuentre normado por el presente Contrato, serán aplicables los plazos establecidos en el marco legal aplicable a OSITRAN o el CONCEDENTE.
- 14.1.6 El CONCESIONARIO cumplirá con todos los requerimientos de información y procedimientos establecidos en este Contrato o que puedan ser establecidos por el CONCEDENTE, en las materias de su competencia y el OSITRAN, en el marco de lo dispuesto en las Normas Regulatorias.
- 14.1.7 El CONCESIONARIO deberá presentar los informes periódicos, estadísticas y otros datos con relación a sus actividades y operaciones, en las formas y plazos que establezcan el CONCEDENTE y el OSITRAN en el respectivo requerimiento. El incumplimiento de la entrega de información por parte del CONCESIONARIO será sometido a lo dispuesto por el Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN, o la norma que lo sustituya.
- 14.1.8 El CONCESIONARIO deberá facilitar la revisión de su documentación, archivos y otros datos que requieran el CONCEDENTE y el OSITRAN. Asimismo, OSITRAN utilizará dicha revisión para la vigilancia y el cumplimiento de los términos de este Contrato.

14.2 Facultades de OSITRAN

El OSITRAN está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que le confiere el Contrato, la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, aprobada por Ley N° 26917, así como sus normas modificatorias, complementarias y reglamentarias. Sin perjuicio de ello, en virtud del presente Contrato, el OSITRAN se encuentra facultado a realizar las actividades previstas en el mismo.

14.3 De las Potestades de Supervisión y Fiscalización

14.3.1 Durante el plazo de vigencia de la Concesión, corresponderá a OSITRAN la supervisión y fiscalización de la Concesión. El OSITRAN podrá contratar, a través de un procedimiento de selección, a un supervisor de Obras, de acuerdo a las Normas que fijan la materia. Dicho supervisor de Obras actuará únicamente por cuenta y en representación del OSITRAN, en ese sentido la titularidad de la supervisión la mantiene el OSITRAN.

Es de competencia exclusiva del OSITRAN la elección y contratación del supervisor de Obras.

14.3.2 El supervisor de Obras no deberá haber prestado directamente ningún tipo de servicios a favor del CONCESIONARIO, sus accionistas o empresas vinculadas en el último año en el Perú o en el extranjero, al momento que OSITRAN realice la contratación.

14.3.3 Los honorarios derivados directamente de las actividades de supervisión durante la Etapa de Ejecución de Obras serán pagados por el OSITRAN a costa del CONCESIONARIO, conforme a lo indicado en el Numeral 8.13 de la Cláusula Octava del presente Contrato.

En caso que el CONCESIONARIO no cancele los montos indicados anteriormente, el CONCEDENTE, previa coordinación con el OSITRAN, podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato hasta el monto indicado en el Numeral 8.13 de la Cláusula Octava y conforme lo dispuesto en el Numeral 10.3. de la Cláusula Décima del presente Contrato.

14.3.4 El CONCESIONARIO deberá proporcionar a OSITRAN:

- a) Estados financieros trimestrales y anuales de la sociedad, en cuyas notas se deberán individualizar cada uno de los rubros que conforman todos los ingresos. Los estados financieros anuales se presentarán auditados. La información trimestral deberá incluir la presentación del Balance General, Estado de Pérdidas y Ganancias, Flujo de Efectivo, Balance de Comprobación y cualquier otra información contable y/o financiera que razonablemente le sea requerida por OSITRAN. Asimismo, el CONCESIONARIO deberá presentar a OSITRAN el plan de cuentas y las modificaciones que se produzcan al mismo. Adicionalmente, OSITRAN podrá solicitar que el CONCESIONARIO incorpore divisionarias o subdivisionarias al Plan de Cuentas.
- b) Información mensual de reclamos presentados por los Usuarios, identificando al Usuario y el reclamo que haya formulado.
- c) Información de todos los ingresos percibidos por el CONCESIONARIO, identificando el tipo de ingreso. Esta información deberá ser entregada mensualmente, dentro de los primeros diez (10) Días Calendario de cada mes. Cada ingreso deberá ser presentado debidamente discriminado.

- d) Información mensual sobre el tráfico de pasajeros, carga y operaciones, en el Aeropuerto de acuerdo a los formatos establecido por OSITRAN.
- e) Cualquier otra información adicional que OSITRAN necesite para fiscalizar el adecuado cumplimiento del Contrato, en las materias de su competencia, debiendo para ello remitir al CONCESIONARIO el debido sustento o propósito de la información solicitada.

14.3.5. Entre otras actividades, corresponderá a OSITRAN fiscalizar el cumplimiento por parte del CONCESIONARIO de las siguientes obligaciones:

- a) Cumplir con las normas técnicas sobre el Mantenimiento.
- b) Cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos, Anexo 8 del Contrato.
- c) Remitir información estadística al OSITRAN.
- d) Cumplir con la entrega de sus estados financieros
- e) Cumplir con las Leyes Aplicables.
- f) Cumplir con las obligaciones relacionadas a la ingeniería en los proyectos y la Construcción, cuando se ejecuten la Obras.

14.4 De la Potestad Sancionadora

14.4.1 OSITRAN es competente para aplicar sanciones administrativas al CONCESIONARIO en caso de incumplimiento de sus obligaciones como tal, conforme lo dispuesto en la Ley N° 26917, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los servicios Públicos aprobada por Ley N° 27332, Ley del Procedimiento Administrativo General aprobada por Ley N° 27444 y los reglamentos que se dicten sobre la materia. El CONCESIONARIO deberá proceder con el cumplimiento de las sanciones que imponga el OSITRAN de acuerdo a las normas sobre la materia.

Adicionalmente, el OSITRAN es competente para aplicar al CONCESIONARIO las penalidades establecidas en el Anexo 9 del presente Contrato, ante el incumplimiento de sus obligaciones pactadas en éste.

En caso de incumplimiento de obligaciones del CONCESIONARIO distintas a las establecidas en el Anexo 9 del presente Contrato, procederá la aplicación de sanciones administrativas acorde con lo establecido en el Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS) aprobados por el OSITRAN, vigente a la fecha de comisión de la infracción.

14.4.2 Las sanciones administrativas que se originen en la ejecución del presente Contrato, se aplicarán acorde con lo establecido en el RIS, independientemente de las penalidades contractuales establecidas en Anexo 9 del presente Contrato.



14.5 Tasa de 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, el mismo que se calculará y cobrará sobre el total de los ingresos facturados por el CONCESIONARIO.

14.6 De las Auditorías

14.6.1. Mantenimiento de Cuentas: El CONCESIONARIO deberá mantener la contabilidad del Aeropuerto de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en el Perú y con las normas internacionales de contabilidad (NICs).

14.6.2. Inspección de Cuentas: Las cuentas, sus respectivos comprobantes y documentos relacionados, que puedan razonablemente ser requeridos para propósitos de inspección de los asuntos financieros del Aeropuerto, se mantendrán a disposición de OSITRAN, la que podrá tomar las acciones que juzgue pertinentes dentro de un plazo de cuatro (4) años contados a partir de la fecha de entrega de cualquier Estado financiero auditado enviado al CONCEDENTE de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en el Perú y con las normas internacionales de contabilidad (NICs).

14.6.3. Inspección de calidad: La inspección y evaluación de la calidad de la operación y servicios del Aeropuerto, incluyendo los estándares básicos y requisitos técnicos mínimos, corresponderá a OSITRAN, quien podrá acceder libremente a las instalaciones y equipos del CONCESIONARIO y Usuarios Intermedios, a fin de realizar las inspecciones que consideren pertinentes.

CLÁUSULA DÉCIMO QUINTA CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN

Se producirá la Caducidad de la Concesión por la terminación del Contrato. El Contrato sólo podrá declararse terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:

15.1. Término por Vencimiento del Plazo

La Concesión caducará al vencimiento del plazo establecido en el Numeral 4.1 de la Cláusula Cuarta del presente Contrato, o de cualquier plazo ampliatorio concedido conforme a la Cláusula Cuarta.

15.2. Término por Mutuo Acuerdo

15.2.1. El Contrato caducará en cualquier momento, por acuerdo escrito entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE, previa opinión técnica de OSITRAN y de los Acreedores Permitidos.

15.2.2. Si el término del Contrato se produce por mutuo acuerdo entre las Partes, éste deberá contener el mecanismo de liquidación de la Concesión. El acuerdo deberá considerar el tiempo transcurrido desde la celebración del Contrato, el monto no amortizado de las inversiones, Obras e instalaciones en las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión, el valor de los Bienes de la Concesión, que aún falta depreciar o amortizar, y las circunstancias existentes a la fecha en que las Partes toman esa decisión, como criterios para determinar el mecanismo de liquidación.

Para este procedimiento OSITRAN deberá tomar en cuenta la opinión de los Acreedores Permitidos que efectivamente se encuentren financiando la Concesión al momento de producirse el acuerdo de Caducidad.

15.2.3. No se considerará monto indemnizatorio alguno por los daños que irroge la Caducidad de la Concesión a las Partes.

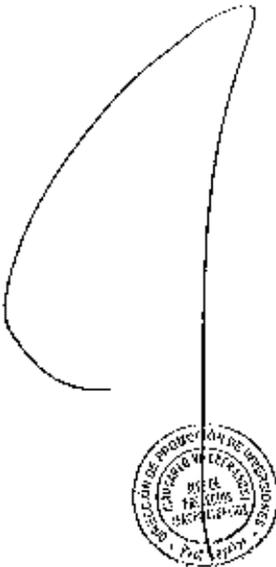
15.3. Término por Incumplimiento del CONCESIONARIO

15.3.1. El Contrato terminará anticipadamente en caso que el CONCESIONARIO incurra en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales. Sin perjuicio de las penalidades que procedan, se considerarán como causales de incumplimiento grave de las obligaciones del CONCESIONARIO, aquellas señaladas expresamente en el Contrato dentro de las cuales se encuentran las siguientes:

- a) Incumplimiento del CONCESIONARIO de la obligación de pagar su capital social inicial, en el plazo estipulado en el Contrato.
- b) La declaración de insolvencia, disolución, liquidación, quiebra o nombramiento de interventor del CONCESIONARIO de acuerdo a lo establecido en las normas legales sobre la materia. En estos casos, la resolución del Contrato se producirá cuando OSITRAN tome conocimiento y curse una notificación en tal sentido, siempre que la insolvencia, disolución y liquidación, quiebra u otra prevista en esta Cláusula no hubiese sido subsanada, conforme a ley dentro de los sesenta (60) Días Calendario siguientes de notificada, o dentro de un plazo mayor que OSITRAN por escrito haya fijado, el cual se otorgará cuando medien causas razonables, salvo que se pruebe que la declaración de insolvencia, disolución, liquidación, quiebra o nombramiento de un interventor haya sido fraudulenta.
- c) La no concurrencia a la Toma de Posesión de los Bienes de la Concesión en el plazo y en la forma prevista para tal efecto, por causas imputables a la CONCESIONARIO.
- d) La grave alteración del ambiente, del patrimonio histórico y/o de los recursos naturales, producto de la vulneración dolosa o

culposa de las recomendaciones del Estudio de Impacto Ambiental o documento de gestión socio ambiental correspondiente, declarada así por la Autoridad Gubernamental Competente mediante una resolución firme.

- e) El incumplimiento doloso del CONCESIONARIO que derivase en la comisión de un delito de acción pública en perjuicio del Usuario, del CONCEDENTE y/o de OSITRAN que genere un grave impacto en la concesión y que estuviere declarado como tal mediante una sentencia judicial consentida.
- f) La transferencia de los derechos del CONCESIONARIO, así como la cesión de su posición contractual sin autorización previa y por escrito del CONCEDENTE.
- g) El inicio, a instancia del CONCESIONARIO, de un proceso societario, administrativo o judicial para su disolución o liquidación.
- h) El incumplimiento del CONCESIONARIO de otorgar o renovar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras o las pólizas de seguros exigidos en el presente Contrato o si cualquiera de ellos fuera emitida en términos y condiciones distintas a las pactadas en el Contrato.
- i) La disposición de los Bienes de la Concesión en forma distinta a lo previsto en el Contrato por parte del CONCESIONARIO, sin autorización previa y por escrito del CONCEDENTE.
- j) La expedición de una orden judicial consentida o ejecutoriada, o la expedición de alguna medida cautelar que impida al CONCESIONARIO realizar una parte sustancial de su negocio o que le imponga un embargo, gravamen o secuestro que afecte en todo o en parte a los Bienes de la Concesión, siempre que cualquiera de estas medidas se mantenga vigente durante más de sesenta (60) Días Calendario o dentro del plazo mayor que haya fijado OSITRAN por escrito, el cual se otorgará cuando medien causas razonables.
- k) La comisión por parte del CONCESIONARIO de tres (3) o más infracciones graves, conforme a la reglamentación aprobada por el OSITRAN, en un lapso de doce (12) meses, o seis (6) o más infracciones graves en el lapso de treinta y seis (36) meses. Dichas infracciones deberán estar declaradas como tales en una resolución que tenga la condición de firme y no encontrarse siendo cuestionadas en un proceso contencioso administrativo.
- l) Las demoras injustificadas en el inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, por causa del CONCESIONARIO, o en la ejecución de la Obras, el Mantenimiento y Operación de la Infraestructura Aeroportuaria, que excedan a los plazos máximos establecidos para la aplicación de penalidades por mora o en seguridad de un pacto determinado, señalada en la Tabla de Penalidades, Anexo 9.
- m) La no prestación del Servicio Aeroportuario, por causas imputables al CONCESIONARIO, durante cuarenta y ocho (48) horas consecutivas y/o setenta y dos (72) horas no consecutivas en el lapso de un (01) mes.
- n) En caso el (los) Inversor(es) Estratégico(s) sea(n) sustituido(s) por un tercero sin contar con el previo consentimiento escrito del CONCEDENTE o en caso que la participación accionaria del (los)



Inversionista(s) Estratégico(s) en el CONCESIONARIO se reduzca por debajo del porcentaje mínimo indicado en el Numeral 3.3.1 de la Cláusula Tercera del presente Contrato.

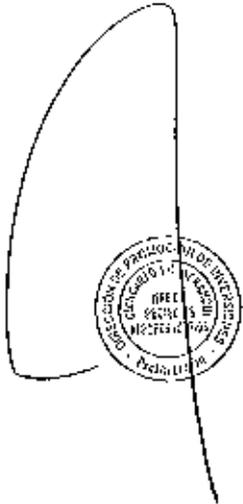
- o) Incumplimiento del Cierre Financiero por responsabilidad del CONCESIONARIO, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Novena.
- p) La aplicación de penalidades contractuales durante un periodo equivalente a diez (10) Años consecutivos, cuyo monto en conjunto alcance el cuarenta por ciento (40%) del monto de la Garantía de Fiel cumplimiento del Contrato de Concesión que se encuentre vigente.
En este supuesto, el CONCEDENTE podrá, de considerarlo conveniente, para garantizar la continuidad en la prestación de los servicios, no invocar la caducidad de la Concesión, y llegar a un acuerdo con el CONCESIONARIO, en relación al nuevo límite de penalidades.
- q) Incumplimiento de las reglas para la participación del (los) Inversionista(s) Estratégico(s), establecidas en el Numeral 13.1.
- r) Realización de actos que constituyan abuso de una posición de dominio en el mercado o que limiten, restrinjan o distorsionen la libre competencia o el libre acceso al AICC. Dicha conducta deberá ser declarada por la autoridad competente.

15.3.2. Cualquiera sea la causal de resolución, el OSITRAN deberá notificar fehacientemente tal circunstancia al CONCESIONARIO, al CONCEDENTE, a los Acreedores Permitidos y al Fiduciario, sesenta (60) Días Calendario previos a la fecha prevista para la terminación del Contrato. La decisión de resolver el contrato será adoptada por el CONCEDENTE.

15.3.3. Las Partes manifiestan que las causales relacionadas con el término del Contrato no constituyen eventos para que el CONCEDENTE unilateralmente interrumpa o suspenda los pagos a que el CONCESIONARIO tenga derecho en conformidad con lo dispuesto en la Cláusula Novena del presente Contrato, de ser el caso.

15.3.4. En caso el CONCEDENTE decida resolver el Contrato por incumplimiento grave del CONCESIONARIO previsto en el Numeral 15.3.1: (i) se devengará a favor del CONCEDENTE una penalidad con carácter de indemnización por todo concepto correspondiente a los perjuicios causados por el incumplimiento grave del CONCESIONARIO, siendo dicha penalidad equivalente al monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión en el momento en que se produzca la Caducidad. En consecuencia el CONCEDENTE está expresamente autorizado a cobrar y retener el monto de la mencionada Garantía sin derecho a reembolso alguno para el CONCESIONARIO; y (ii) sin perjuicio de lo anterior, el CONCEDENTE podrá exigir el pago del daño ulterior.

El CONCESIONARIO deberá realizar el pago de la penalidad indicada en el acápite (i) precedente, a favor del CONCEDENTE, en un plazo no



mayor de treinta (30) Días Calendario de declarada la Caducidad de la Concesión.

- 15.3.5. Sin perjuicio del cobro de las penalidades correspondientes, el(los) compromiso(s) de pago(s) del CONCEDENTE se continuará(n) pagando de acuerdo al cronograma establecido en el Anexo 23 del presente Contrato.

15.4. Término por incumplimiento del CONCEDENTE

- 15.4.1. El CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso el CONCEDENTE incurra en incumplimiento grave de las obligaciones a su cargo. Se considerarán como causales de incumplimiento grave de las obligaciones del CONCEDENTE, aquellas señaladas expresamente en el Contrato, dentro de las cuales se encuentran las siguientes:

- a) Si el CONCEDENTE incurriera en atraso por tres (3) veces consecutivas o tres (3) veces en un plazo de año y medio, correspondientes al pago del Cofinanciamiento de acuerdo a la Cláusula Novena del presente Contrato, siempre que el CONCESIONARIO hubiese presentado las facturas respectivas y se hubiera aprobado el pago respectivo por parte del CONCEDENTE, y con conformidad del OSITRAN, de ser el caso.
- b) Incumplimiento injustificado del CONCEDENTE del procedimiento previsto para el restablecimiento del equilibrio económico financiero establecido en la Cláusula Novena del presente Contrato.
- c) Incumplimiento en la finalización de las operaciones aeroportuarias y cualquier otra operación de índole comercial que se lleve a cabo en el AIVA una vez que se inicie la Operación de la Concesión.

- 15.4.2. En el caso que el CONCESIONARIO opte por la terminación del Contrato, conforme a lo señalado en el Literal a) precedente, deberá así comunicarlo al CONCEDENTE y al OSITRAN por escrito con una anticipación de al menos noventa (90) Días respecto de la fecha de término anticipado prevista.

- 15.4.3. En caso del incumplimiento establecido en el Literal c) del Numeral 15.4.1, el CONCESIONARIO otorgará un plazo al CONCEDENTE de al menos sesenta (60) Días Calendario, el que será contado desde la fecha de recepción del requerimiento, para subsanar dicha situación de incumplimiento. De persistir el incumplimiento, el CONCESIONARIO podrá optar por la resolución del Contrato, lo que deberá comunicar por escrito al CONCEDENTE y al OSITRAN con una anticipación de al menos noventa (90) Días respecto de la fecha de término anticipado prevista.

- 15.4.4. Para efectos del procedimiento y/o determinación del monto de liquidación se aplicará una de las alternativas siguientes, según corresponda:

- 15.4.4.1. Si la resolución del Contrato se produce antes del inicio de la Etapa de Ejecución de Obras, se origina el derecho a reconocer al CONCESIONARIO por parte del CONCEDENTE, como compensación, los gastos generales preoperativos en que haya incurrido hasta la fecha en que surta efecto la resolución del Contrato, debidamente acreditados y reconocidos por el OSITRAN.

El pago de la compensación antes referida se efectuará en un plazo máximo de doce (12) meses siguientes de ocurrida la resolución del Contrato

El CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

El monto señalado en la presente Cláusula, es el único pago a ser reconocido a favor del CONCESIONARIO, que incluye el reconocimiento de los gastos diversos con motivo de la Concesión.

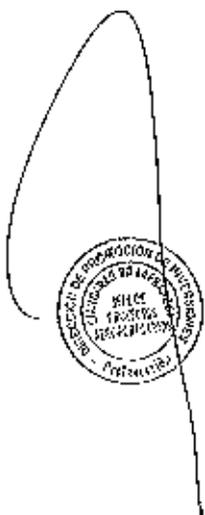
- 15.4.4.2. Si la resolución del Contrato se produce en los supuestos establecidos en los literales a) y b) del Numeral 15.4.1, se origina el derecho a reconocer al CONCESIONARIO por parte del CONCEDENTE, a recibir las sumas que se determinen de conformidad con lo establecido a continuación:

a) Si la terminación y/o resolución a que se refiere el presente numeral por incumplimiento del Contrato, se produce luego del Inicio de la Etapa de Ejecución de Obras y antes de la aceptación total de las Obras por parte del CONCEDENTE, el OSITRAN determinará el monto final a ser reconocido al CONCESIONARIO por las Obras ejecutadas de acuerdo a lo establecido en el Anexo 23 del presente Contrato.

b) Si la terminación y/o resolución a que se refiere el presente numeral se produce después de la aceptación total de las Obras y durante la Operación de la Concesión, resultará de aplicación lo siguiente:

El(los) compromiso(s) de pago(s) que faltasen abonar de acuerdo al Anexo 23 del presente Contrato, deberán seguir siendo pagados.

Asimismo, el CONCEDENTE abonará al CONCESIONARIO como compensación los gastos generales que correspondan y/o de desmovilización en que incurra, debidamente acreditados y reconocidos por el OSITRAN, en la medida en que dichos gastos no hayan sido reconocidos. Adicionalmente el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO una indemnización equivalente al monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.



El CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

Los montos y acápites señalados en la presente Cláusula son los únicos pagos a ser reconocidos a favor del CONCESIONARIO, que incluye el reconocimiento de los gastos diversos con motivo de la Concesión.

- 15.4.5. Adicionalmente a la aplicación de lo indicado en el Numeral 15.4.4, el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO el valor de los bienes inmuebles construidos por el CONCESIONARIO para la generación de Ingresos No Regulados.

El importe a ser reconocido será determinado por un perito designado por el CONCEDENTE y pagado por el CONCESIONARIO. Dicho importe será el resultado de restar el valor del bien registrado en los estados financieros auditados, menos las depreciaciones contables correspondientes.

- 15.4.6. El importe total que corresponda pagar al CONCEDENTE de la aplicación de lo señalado en los numerales 15.4.4 y 15.4.5, de ser el caso, deberá efectuarse a más tardar al Año Calendario siguiente de declarada la caducidad.

- 15.4.7. El CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión y de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras.

15.5. Término por Decisión Unilateral del CONCEDENTE

- 15.5.1. Por razones de interés público debidamente fundadas, el CONCEDENTE tiene la facultad de resolver la Concesión, mediante notificación previa y por escrito al CONCESIONARIO con una antelación no inferior a seis (6) meses del plazo previsto para la terminación. En igual plazo deberá notificar tal decisión a los Acreedores Permitidos.

- 15.5.2. La antedicha comunicación deberá además estar suscrita por el organismo del Estado de la República del Perú competente para atender tal problema de interés público.

- 15.5.3. El CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO un monto equivalente al de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión que corresponda al momento en que se produzca la Caducidad.

Adicionalmente el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO el valor de los bienes inmuebles construidos por el CONCESIONARIO para la generación de Ingresos No Regulados.

El importe a ser reconocido será determinado por un perito designado por el CONCEDENTE y pagado por el CONCESIONARIO. Dicho importe será el resultado de restar el valor del bien registrado en los estados financieros auditados, menos las depreciaciones contables correspondientes.

15.5.4. En caso de resolución causada por decisión unilateral del CONCEDENTE, el importe que corresponda pagar por este concepto se realizará según procedimiento indicado en el Numeral 15.4.4 al Numeral 15.4.6.

15.5.5. El CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión y de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras.

15.6. Término por Fuerza Mayor o Caso Fortuito

15.6.1. El CONCESIONARIO tendrá la opción de resolver unilateralmente el Contrato por eventos de fuerza mayor o caso fortuito, originado en un suceso insuperable por estar fuera del control razonable del CONCESIONARIO, el cual, a pesar de todos los esfuerzos razonables que pueda realizar para prevenir o mitigar sus efectos, no puede evitar que se configure la situación de incumplimiento, como consecuencia directa y necesaria de dicho suceso.

15.6.2. Adicionalmente, para que el evento de fuerza mayor o caso fortuito sea causal de caducidad del Contrato deberá: (i) haber producido un daño cierto, actual y determinable, debidamente fundado y acreditado, (ii) impedir a alguna de las Partes cumplir con las obligaciones a su cargo o cause su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso durante un plazo superior a seis (6) meses continuos; y, (iii) afectar Infraestructura Aeroportuaria que represente más del 50% (cincuenta por ciento) de la Infraestructura Aeroportuaria del AICC.

15.6.3. La fuerza mayor o caso fortuito incluye pero no se limita a lo siguiente:

- Cualquier acto de guerra externa (declarada o no declarada), invasión, conflicto armado, revolución, bloqueo, motín, insurrección, conmoción civil, actos de terrorismo o guerra civil, que impida el cumplimiento del Contrato.
- La destrucción total de la Obra por hechos de la naturaleza tales como terremotos, temblores, erupción volcánica, maremotos, tifón, huracán, ciclón, aluvión u otra convulsión de la naturaleza o perturbación atmosférica de esas características.
- La eventual destrucción total de la Obra o daños a los bienes que produzcan su destrucción total y su imposibilidad de recuperación, ocasionados por orden de cualquier autoridad pública, por causas no imputables al CONCESIONARIO.
- Aquellos descubrimientos de restos arqueológicos que sean de una magnitud tal que impidan al CONCESIONARIO cumplir en forma definitiva con las obligaciones a su cargo.
- Cualquier paro o huelga de trabajadores que no mantengan una relación laboral con el CONCESIONARIO, que afecte directamente al CONCESIONARIO, por causas más allá de su control razonable, o que sean imprevisibles.

15.6.4. Para el ejercicio de la facultad contemplada en esta Cláusula, el CONCESIONARIO deberá observar el siguiente procedimiento:

- a) El CONCESIONARIO deberá comunicar, por medio de un informe oficial, al CONCEDENTE y al OSITRAN la ocurrencia de alguna(s) de las circunstancias descritas en el Numeral precedente, dentro de los sesenta (60) Días Calendario siguientes al plazo de seis (6) meses mencionado en el Numeral 15.6.2. Dicho informe deberá contener:
 - o Una descripción fundada de la causal invocada y de los efectos económicos o jurídicos de la misma.
 - o Una proposición del procedimiento a seguir para la terminación del Contrato.
- b) Dicha proposición deberá ser entregada al CONCEDENTE, al OSITRAN y a los Acreedores Permitidos, los cuales tendrán un plazo de veinte (20) Días para formularle observaciones.
- c) En caso de existir discrepancias en relación con el procedimiento propuesto por el CONCESIONARIO, éstas deberán someterse al conocimiento del Árbitro establecido en la Cláusula Décimo Sexta del presente Contrato.

15.6.5. En el evento que el CONCESIONARIO ejerza la opción aquí establecida, éste recibirá una indemnización que resulte de aplicar el procedimiento de liquidación establecido en los numerales 15.4.4, al 15.4.6. de la presente Cláusula, según corresponda, a excepción de la indemnización señalada equivalente al monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato, el cual no surge efecto.

15.6.6. En casos e origenen desembolsos por activación de los seguros, estos montos corresponderán al CONCEDENTE el cual definirá su aplicación a los Bienes de la Concesión afectados, así como el mecanismo.

15.6.7. El CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión y de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras.

15.7. Efectos de la Caducidad

15.7.1 La Caducidad de la Concesión produce la obligación del CONCESIONARIO de devolver el Área de la Concesión que conforma el Aeropuerto así como a entregar los demás Bienes de la Concesión al CONCEDENTE, conforme a los términos de la Cláusula Quinta.

El CONCESIONARIO deberá entregar el Aeropuerto en condiciones operativas, es decir, en condiciones que permitan la continuidad en la prestación de los servicios cumpliendo con los Requisitos Técnicos Mínimos, salvo en los casos de fuerza mayor.

15.7.2 Sesenta (60) Días Calendario antes de que se produzca el vencimiento del plazo de la Concesión, se dará comienzo al inventario final de los bienes, el mismo que se realizará con intervención del OSITRAN y deberá quedar concluido diez (10) Días Calendario antes de la fecha de vencimiento del plazo de la Concesión.

- 15.7.3 En el supuesto de caducidad por mutuo acuerdo, el inventario final integrará este acuerdo como anexo del Contrato que se suscriba para el efecto.
- 15.7.4 Para los casos de resolución por incumplimiento del CONCESIONARIO, finalizado el plazo otorgado para la subsanación, se dará comienzo a la elaboración del Inventario Final de los Bienes de la Concesión, el mismo que se realizará con intervención de OSITRAN y que deberá quedar concluido a los Sesenta (60) Días Calendario contados a partir del vencimiento del plazo de subsanación antes indicado.
- 15.7.5 Producida la Caducidad de la Concesión, la actividad del CONCESIONARIO cesa y se extingue su derecho de operar la Infraestructura Aeroportuaria, derecho que es reasumido por el CONCEDENTE, sin perjuicio del reconocimiento de los derechos que corresponden a los Acreedores Permitidos según lo establecido en la Cláusula Décima del presente Contrato.
- 15.7.6 Asimismo, se extinguen todos los contratos a los que se refiere el Numeral 13.3 de la Cláusula Décimo Tercera del Contrato, salvo aquellos que expresamente el CONCEDENTE haya decidido mantener en vigencia y asumido la posición contractual del CONCESIONARIO.
- 15.7.7 Producida la Caducidad de la Concesión, el CONCEDENTE o el nuevo concesionario que éste designe, se harán cargo de la operación del Aeropuerto, correspondiéndoles al OSITRAN efectuar la liquidación final conforme a los términos de esta Cláusula.
- 15.7.8 Al OSITRAN le corresponde efectuar la liquidación final conforme a los términos de esta cláusula, el o los cronogramas de ejecución de Obras y demás documentos oficiales que se estime pertinente.

15.8. Procedimiento para las Subsanaciones

El incumplimiento por causa imputable a una de las Partes dará derecho a la Parte afectada a resolver el Contrato y a exigir la indemnización por daños y perjuicios conforme al procedimiento de liquidación descrito en la presente Cláusula, previo requerimiento de subsanación a la Parte infractora. La Parte infractora contará con un plazo de treinta (30) Días Calendario, prorrogables por treinta (30) Días Calendario adicionales contados desde la fecha de recepción del requerimiento para subsanar dicha situación de incumplimiento, salvo plazo distinto establecido en el Contrato o mayor concedido expresamente y por escrito por la Parte que hace valer su derecho de resolución.

En el caso que la Parte afectada fuera el CONCEDENTE, la resolución del Contrato requerirá previamente la comunicación a los Acreedores Permitidos de tal intención, de conformidad con lo dispuesto en el 10.5 de la Cláusula Décima y el Numeral 15.3.2 de la Cláusula Décimo Quinta.

15.9. Aspectos a considerarse en caso de liquidación

Una vez declarada la Caducidad bajo cualquiera de los eventos indicados en los Numerales 15.2 al 15.6, el OSITRAN, en un plazo no mayor de treinta (30) Días, realizará el cálculo de acuerdo con el procedimiento establecido en los numerales 15.2.2., 15.3.5., 15.4.4. o 15.4.5., según corresponda, a ser reconocido por el CONCEDENTE, el mismo que será remitido al CONCEDENTE, quien deberá aprobarlo en un plazo máximo de quince (15) Días. Emitida la aprobación correspondiente, el CONCEDENTE lo pondrá en conocimiento del CONCESIONARIO, con copia al OSITRAN dentro de los cinco (5) Días Calendario siguientes.

En cualquiera de los eventos de Caducidad a que se refieren los Numerales 15.2 al 15.6, los Acreedores Permitidos y el CONCESIONARIO, si corresponde, tienen derecho a cobrar los montos determinados según el procedimiento establecido en los numerales precedentes.

Los montos determinados de acuerdo a esta Cláusula será pagado por el CONCEDENTE a: (i) Los Acreedores Permitidos hasta por el saldo del Endeudamiento Garantizado (ii) El saldo al CONCESIONARIO, sin perjuicio de las deducciones que correspondan en aplicación de las penalidades.

En cualquier caso, el CONCEDENTE no reconocerá al CONCESIONARIO intereses compensatorios, desde la determinación del monto a reconocer por Caducidad hasta el desembolso del mismo.

CLÁUSULA DÉCIMO SEXTA SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

16.1. Leyes Aplicables

Las Partes declaran que suscriben el Contrato con arreglo a las Leyes Aplicables, y expresan que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se regirán por dicha legislación, la misma que el CONCESIONARIO declara conocer.

16.2. Ámbito de Aplicación

16.2.1 La presente sección regula la solución de controversias de carácter patrimonial que se generen durante la Concesión y aquellas relacionadas con la Caducidad de la Concesión.

De conformidad con el Artículo 62° de la Constitución Política del Perú, se reconoce que los conflictos derivados de la relación contractual se solucionarán por el trato directo y en la vía arbitral, según los mecanismos de protección previstos en el Contrato. El laudo que se expida será integrado a las reglas contractuales establecidas en el presente Contrato de Concesión.

Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores, las Partes reconocen que pueden someterse a arbitraje las controversias sobre materias de libre disposición conforme a derecho, así como aquellas que la ley o los tratados o acuerdos internacionales autoricen.

16.2.2 No serán materia de sometimiento a arbitraje las decisiones que emita OSITRAN u otras entidades públicas en ejecución de sus competencias administrativas, atribuidas por norma expresa, cuya vía de reclamo es la vía administrativa.

16.3. Criterios de Interpretación

16.3.1 El presente Contrato deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente.

16.3.2 Las sumillas de las Cláusulas de este contrato servirán como referencia y, en ningún caso afectarán la interpretación de su texto.

16.3.3 En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, las Partes seguirán el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:

- El Contrato;
- Anexos del Contrato
- Circulares; y
- Las Bases.

16.3.4 El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano. De existir cualquier diferencia entre cualquier traducción del Contrato y éste, prevalecerá el texto del Contrato en castellano. Las traducciones de este Contrato no se considerarán para efectos de su interpretación.

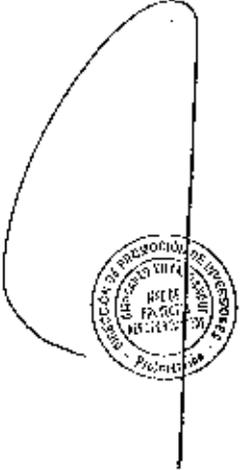
16.3.5 Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda.

16.3.6 Los títulos contenidos en el Contrato tienen únicamente el propósito de identificación y no deben ser considerados como parte del Contrato, para limitar o ampliar su contenido ni para determinar derechos y obligaciones de las Partes.

16.3.7 El uso de la disyunción "o" en una enumeración deberá entenderse que comprende exclusivamente a alguno de los elementos de tal enumeración.

16.3.8 El uso de la conjunción "y" en una enumeración deberá entenderse que comprende a todos los elementos de dicha enumeración o lista.

16.3.9 Los términos "Anexo", "Apéndice", "Cláusula", "Capítulo", "Numeral", "Literal", se entienden referidos al presente Contrato, salvo que del contexto se deduzca inequívocamente y sin lugar a dudas que se refieren a otro documento.



16.4. Trato Directo

16.4.1 Las Partes declaran que es su voluntad que todos los conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica que pudieran surgir con respecto a la interpretación, ejecución, cumplimiento, y cualquier aspecto relativo a la existencia, validez o eficacia del Contrato o Caducidad de la Concesión, con excepción de lo referente al régimen aplicable a las Tarifas reguladas por el OSITRAN cuya vía de reclamo es la vía administrativa u otras decisiones de este órgano en el ejercicio de sus funciones administrativas, serán resueltos por trato directo entre las Partes.

16.4.2 El plazo de trato directo para el caso del arbitraje nacional deberá ser de quince (15) Días contados a partir de la fecha en que una Parte comunica a la otra, por escrito, la existencia de un conflicto o de una incertidumbre con relevancia jurídica.

16.4.3 Tratándose del arbitraje internacional, el período de negociación o trato directo será no menor a seis (6) meses. Dicho plazo se computará a partir de la fecha en la que la parte que invoca la cláusula notifique su solicitud de iniciar el trato directo al Ministerio de Economía y Finanzas en su calidad de Coordinador del Sistema de Coordinación y Respuesta del Estado en Controversias Internacionales de Inversión, en virtud de lo establecido en la Ley N° 28933 y su reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 125-2008-EF y modificatorias.

16.4.4 Los plazos a los que se refieren los párrafos anteriores podrán ser ampliados por decisión conjunta de las Partes, acuerdo que deberá constar por escrito, siempre que existan posibilidades reales que, de contarse con este plazo adicional, el conflicto será resuelto mediante el trato directo.

16.4.5 En caso las Partes, dentro del plazo de trato directo, no resolvieran el conflicto o incertidumbre suscitada, deberán definirlo como un conflicto o incertidumbre de carácter técnico o no-técnico, según sea el caso. Cuando las partes no se pongan de acuerdo con respecto a la naturaleza de la controversia, ambas partes deberán sustentar su posición en una comunicación escrita que harán llegar a su contraparte. En esta explicarán las razones por las cuales consideran que la controversia es de carácter técnico o no técnico.

16.4.6 Los conflictos o incertidumbres técnicas (cada una, una Controversia Técnica) serán resueltos conforme al procedimiento estipulado en el Literal a) del Numeral 16.5.1 de la presente Cláusula. Los conflictos o incertidumbres que no sean de carácter técnico (cada una, una Controversia No Técnica) serán resueltos conforme al procedimiento previsto en el Literal b) del Numeral 16.5.1. En caso las Partes no se pusieran de acuerdo dentro del plazo de trato directo respecto de si el conflicto o controversia suscitado es una Controversia Técnica o una Controversia No-Técnica, o en caso el conflicto tenga componentes de Controversia Técnica y de Controversia No Técnica, entonces tal conflicto o incertidumbre deberá ser considerado como una Controversia

No Técnica y será resuelto conforme al procedimiento respectivo previsto en el Literal b) del Numeral 16.5.1.

16.5. Arbitraje

16.5.1 Modalidades de procedimientos arbitrales:

- a) Arbitraje de Conciencia.- Todas y cada una de las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes dentro del plazo de trato directo deberán ser sometidas a un arbitraje de conciencia, de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1071 – Decreto Legislativo que norma el Arbitraje, en el cual los árbitros resolverán conforme a sus conocimientos y leal saber y entender. Los árbitros podrán ser peritos nacionales o extranjeros, pero en todos los casos deberán contar con amplia experiencia en la materia de la Controversia Técnica respectiva, y no deberán tener conflicto de interés con ninguna de las Partes antes, al momento y después de su designación como tales.

El Tribunal Arbitral podrá solicitar a las Partes la información que estime necesaria para resolver la Controversia Técnica que conozca, y como consecuencia de ello podrá presentar a las Partes una propuesta de conciliación, la cual podrá ser o no aceptada por éstas. El Tribunal Arbitral podrá actuar todos los medios probatorios y solicitar de las Partes o de terceras personas los medios probatorios que considere necesarios para resolver las pretensiones planteadas. El Tribunal Arbitral deberá preparar una decisión preliminar que notificará a las Partes dentro de los treinta (30) Días Calendario siguientes a su instalación, teniendo las Partes un plazo de cinco (5) Días para preparar y entregar al Tribunal sus comentarios a dicha decisión preliminar. El Tribunal Arbitral deberá expedir su decisión final sobre la Controversia Técnica suscitada dentro de los diez (10) Días siguientes a la recepción de los comentarios de las Partes, a su decisión preliminar o al vencimiento del plazo para presentar dichos comentarios, lo que ocurra primero. El procedimiento para la resolución de una Controversia Técnica deberá llevarse a cabo en la ciudad de Lima, Perú. Excepcionalmente, y por la naturaleza del caso concreto, el Tribunal Arbitral se trasladará a otra localidad sólo con el fin de actuar medios probatorios como un peritaje, una inspección ocular o cualquier otro medio probatorio que sea necesario actuar en otra localidad, por un plazo no mayor a diez (10) Días.

Los miembros del Tribunal deberán guardar absoluta reserva y mantener confidencialidad sobre toda la información que conozcan por su participación en la resolución de una Controversia Técnica.

- b) Arbitraje de Derecho.- Las Controversias No-Técnicas serán resueltas mediante arbitraje de derecho, de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1071 – Decreto Legislativo que norma el Arbitraje, procedimiento en el cual los árbitros deberán resolver de conformidad con la legislación peruana aplicable. El arbitraje de derecho podrá ser local o internacional, de acuerdo a lo siguiente:

- (i) Las Controversias No-Técnicas que tengan un monto involucrado superior a Diez millones y 00/100 Dólares (US\$ 10 000 000,00) o su equivalente en moneda nacional, serán resueltas mediante arbitraje internacional de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con las Reglas de Conciliación y Arbitraje del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (el "CIADI"), establecidas en el Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 26210, a cuyas Normas las Partes se someten incondicionalmente.

Alternativamente las Partes podrán acordar someter la controversia a otro fuero distinto al del CIADI si así lo estimaren conveniente.

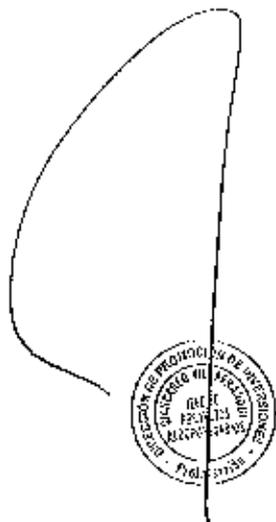
Para efectos de tramitar los procedimientos de arbitraje Internacional de derecho, de conformidad con las reglas de arbitraje del CIADI, el CONCEDENTE, en representación del Estado de la República del Perú, declara que al CONCESIONARIO se le considera como "Nacional de Otro Estado Contratante", por estar sometido a control extranjero según lo establece el Literal b) del Numeral 2 del Artículo 25 del Convenio sobre Arreglos de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados, y el CONCESIONARIO acepta que se le considere como tal.

El arbitraje tendrá lugar en la ciudad de Washington D.C., Estados Unidos de América, y será conducido en idioma castellano. Se seguirá el procedimiento previsto en el Tratado al que hace referencia el párrafo anterior, para habilitar la instancia arbitral ante el CIADI.

Si por cualquier razón el CIADI decidiera no ser competente o declinara asumir el arbitraje promovido en virtud de la presente cláusula, las Partes de manera anticipada aceptan someter, en los mismos términos antes señalados, las Controversias No Técnicas que: (a) tengan un monto involucrado superior a Diez millones y 00/100 Dólares (US\$ 10 000 000,00) o su equivalente en moneda nacional, o (b) las Partes no estén de acuerdo sobre la cuantía de la materia controvertida, a las Reglas de Arbitraje del UNCITRAL. En ese caso el arbitraje se llevará a cabo en Lima, Perú, en idioma castellano siendo aplicable la ley peruana.

Las Partes expresan su consentimiento anticipado e irrevocable para que toda diferencia de esta naturaleza pueda ser sometida a cualquiera de los tribunales arbitrales señalados en los párrafos precedentes.

- (ii) Las Controversias No-Técnicas en las que el monto involucrado sea igual o menor a Diez millones y 00/100 de Dólares (US\$ 10 000000.00), o su equivalente en moneda nacional, y aquellas controversias de puro derecho que no son cuantificables en dinero, serán resueltas mediante arbitraje de derecho, a través de un procedimiento tramitado de conformidad con el Reglamento del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, a cuyas normas las



Partes se someten incondicionalmente, siendo de aplicación supletoria el Decreto Legislativo N° 1071 – Decreto Legislativo que norma el Arbitraje. Las Partes podrán acordar expresamente otra institución distinta a la Cámara de Comercio de Lima.

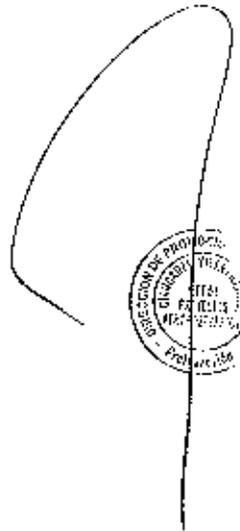
El arbitraje tendrá lugar en la ciudad de Lima, Perú, y será conducido en idioma castellano.

Las Partes acuerdan que, no podrán ser materia de arbitraje, las decisiones de los organismos reguladores, u otras entidades que se dicten en ejecución de sus competencias administrativas atribuidas por norma expresa, cuya vía de reclamo es la vía administrativa.

16.5.2 Reglas Procedimentales Comunes

16.5.2.1 Tanto para el arbitraje de conciencia a que se refiere el Numeral 16.5.1 a) como para el arbitraje de derecho a que se refiere el Numeral 16.5.1. b), ya sea en su modalidad internacional o nacional, se aplicarán por igual las siguientes disposiciones generales:

- a. El Tribunal Arbitral estará integrado por tres (03) miembros. Cada Parte designará a un árbitro y el tercero será designado por acuerdo de los dos árbitros designados por las Partes, quien a su vez se desempeñará como Presidente del Tribunal Arbitral. Si los dos árbitros no llegasen a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro dentro de los diez (10) Días Calendario siguientes a la fecha del nombramiento del segundo árbitro, el tercer árbitro será designado, a pedido de cualquiera de las Partes por la Cámara de Comercio de Lima, en el caso del arbitraje de conciencia y del arbitraje de derecho nacional, y por el CIADI, en el caso del arbitraje de derecho internacional. Si una de las Partes no designase el árbitro que le corresponde dentro del plazo de diez (10) Días Calendario contado a partir de la fecha de recepción del respectivo pedido de nombramiento, se considerará que ha renunciado a su derecho y el árbitro será designado a pedido de la otra Parte por la Cámara de Comercio de Lima o el CIADI, según sea el caso.
- b. Los árbitros pueden suplir, a su discreción, cualquier diferencia o laguna existente en la legislación o en el Contrato, mediante la aplicación de los principios generales del derecho.
- c. Las Partes acuerdan que el laudo que emita el Tribunal Arbitral será definitivo e inapelable. En este sentido, las Partes deben considerarlo como sentencia de última instancia, con autoridad de cosa juzgada. En consecuencia, las Partes renuncian a los recursos de reconsideración, apelación, casación o cualquier otro medio impugnatorio contra el laudo arbitral declarando que éste será obligatorio, de definitivo cumplimiento y de ejecución inmediata, salvo en las causales taxativamente



previstas en el Decreto Legislativo N° 1071 – Decreto Legislativo que norma el Arbitraje, cuando sea de aplicación.

d. Durante el desarrollo del arbitraje las Partes continuarán con la ejecución de sus obligaciones contractuales, en la medida en que sea posible, inclusive con aquellas materias del arbitraje. Si la materia de arbitraje fuera el cumplimiento de las obligaciones garantizadas con la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión o la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, según corresponda, quedará en suspenso el plazo respectivo y tales garantías no podrán ser ejecutadas por el motivo que suscitó el arbitraje y deberán ser mantenidas vigentes durante el procedimiento arbitral.

e. Todos los gastos que irrogue la resolución de una Controversia Técnica, o No-Técnica, incluyendo los honorarios de los árbitros que participen en la resolución de una controversia, serán cubiertos por la Parte vencida. Igual regla se aplica en caso la parte demandada o reconvenida se allane o reconozca la pretensión del demandante o del reconviniente. También asumirá los gastos el demandante o el reconviniente que desista de la pretensión. En caso el procedimiento finalice sin un pronunciamiento sobre el fondo de las pretensiones por causa de transacción o conciliación, los referidos gastos serán cubiertos en partes iguales por el demandante y el demandado.

Se excluyen de lo dispuesto en esta cláusula los costos y gastos tales como honorarios de asesores, costos internos u otros que resulten imputables a una Parte de manera individual.

CLÁUSULA DÉCIMO SETIMA MODIFICACIONES AL CONTRATO

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

De conformidad con el Artículo 33° del TUO, el CONCEDENTE podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el CONCESIONARIO, cuando ello resulte conveniente, respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico – financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente las Partes expresamente convienen que el CONCEDENTE podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el CONCESIONARIO. OSITRAN emitirá opinión técnica respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes.

- 17.2 Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Sección, es de aplicación al presente Contrato lo dispuesto en el Artículo 9° del Decreto Supremo N° 146-288-EF, Reglamento del 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 a la inversión privada, y sus normas modificatorias.

CLÁUSULA DÉCIMO OCTAVA PENALIDADES

- 18.1 OSITRAN, en el ejercicio de su potestad sancionadora, se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales establecidas en el Contrato. En ese sentido, en caso de incumplimiento del CONCESIONARIO de cualquiera de las obligaciones indicadas en el Contrato, OSITRAN comunicará al CONCESIONARIO con copia al CONCEDENTE del Incumplimiento detectado y le indicará al mismo los mecanismos y plazos de subsanación correspondientes y/o la aplicación de las penalidades contenidas en el Anexo 9, según corresponda. El CONCESIONARIO no estará exento de responsabilidad aún en los casos en que los incumplimientos sean consecuencia de contratos que celebre con sub contratistas o terceras personas.

- 18.2 El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE a la cuenta que éste le indique y en el plazo de diez (10) Días contados a partir de la notificación que reciba por parte del OSITRAN.

El plazo previsto en el párrafo precedente para el abono de las penalidades será suspendido ante la impugnación de la imposición de la penalidad por el CONCESIONARIO, reiniciándose el cómputo de dicho plazo en caso se confirme su imposición por el OSITRAN.

- 18.3 El CONCESIONARIO podrá impugnar la imposición de la penalidad si presenta, ante el OSITRAN, en un plazo máximo de diez (10) Días contados a partir del día siguiente a la fecha de notificación de la penalidad, la impugnación por escrito con el respectivo sustento.

Por su parte, el OSITRAN contará con un plazo de diez (10) Días para emitir su pronunciamiento debidamente motivado. Vencido el plazo antes indicado sin que el OSITRAN haya emitido pronunciamiento alguno, se entenderá denegada la impugnación presentada. La decisión del OSITRAN tendrá carácter de definitivo y no estará sujeta a reclamación alguna por parte del CONCESIONARIO.

- 18.4 En caso que el CONCESIONARIO incumpla con pagar dichas penalidades dentro del plazo mencionado, el OSITRAN podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión hasta el monto al que ascienda la penalidad impuesta, debiendo el CONCESIONARIO restituir la misma, de

acuerdo a lo dispuesto en el Numeral 10.3.1 de la Cláusula Décima del presente Contrato, salvo lo dispuesto en el Numeral 10.3.3.

- 18.5 El pago de las penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la Concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero.
- 18.6 La subsanación del incumplimiento notificado no anula la aplicación de las penalidades correspondientes derivadas del incumplimiento.
- 18.7 Para efecto de la determinación de penalidades se aplicará supletoriamente el Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN.
Las referidas penalidades se aplicarán sin perjuicio de la función fiscalizadora y supervisora que corresponde al OSITRAN, de acuerdo a las Normas Regulatorias y Leyes Aplicables.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA DOMICILIOS

Fijación

Salvo pacto expreso en sentido contrario que conste en el Contrato, todas las notificaciones, citaciones, peticiones, demandas y otras comunicaciones relacionadas con el Contrato, deberán realizarse por escrito y se considerarán válidamente realizadas cuando cuenten con el respectivo cargo de recepción o cuando sean enviadas por courier, por télex o por fax, una vez verificada su recepción, a las siguientes direcciones:

Si va dirigida al **CONCEDENTE**:

Nombre: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Dirección: Jr. Zorritos, Lima 1.
Atención: Sr. Ministro de Transportes y Comunicaciones

Si va dirigida al **CONCESIONARIO**:

Nombre:
Dirección:
Atención:

Si va dirigida al **OSITRAN**:

Nombre: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN
Dirección: Av. República de Panamá N°3659, Urbanización "El Palomar", San Isidro
Atención: Gerente General

Cambios de Domicilio

Todo cambio de domicilio deberá ser comunicado por escrito a la otra Parte del Contrato y al OSITRAN. Este nuevo domicilio deberá ser fijado cumpliendo los requisitos de la cláusula precedente.

Firmado en Lima, en cuatro ejemplares originales, uno para EL CONCEDENTE, otro para el OSITRAN, uno para PROINVERSIÓN y el tercero para el CONCESIONARIO, a los ___ días del mes de _____ de 20.....

CONCEDENTE: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Nombre: _____

Cargo: _____

CONCESIONARIO: _____

Nombre: _____

Cargo: _____

Adjudicatario: _____

Nombre: _____

Cargo: _____



ANEXOS

Anexo 1

Resumen Ejecutivo del Plan Maestro Indicativo del Aeropuerto

En junio de 2010 PROINVERSIÓN encargó la misión de evaluar la viabilidad definitiva del proyecto del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC) a una empresa consultora especializada en infraestructura aeroportuaria, la definición de un Plan Maestro Indicativo del aeropuerto así como el establecimiento de las bases de la licitación para su construcción y puesta en marcha.

Como resultado de los estudios se desarrolló los aspectos técnicos clave para la viabilidad del proyecto: la meteorología del emplazamiento, la ubicación de la pista, el volumen de la obra necesario para la construcción, los alcances de las aeronaves despegando a dicha altitud, los procedimientos de vuelo compatibles con la orografía del entorno y los requerimientos de terrenos necesarios para desarrollar los usos aeronáuticos del aeropuerto con un compromiso de costo-eficiencia.

Los datos meteorológicos analizados consisten en una serie histórica recogida en la localidad de Chinchero durante los años 80 y digitalizados por primera vez para este proyecto. Los resultados obtenidos son favorables, ya que el régimen de vientos dominantes está alineado con la orientación preferible de la pista y permite un coeficiente de utilización de la misma superior al mínimo exigido por la OACI.

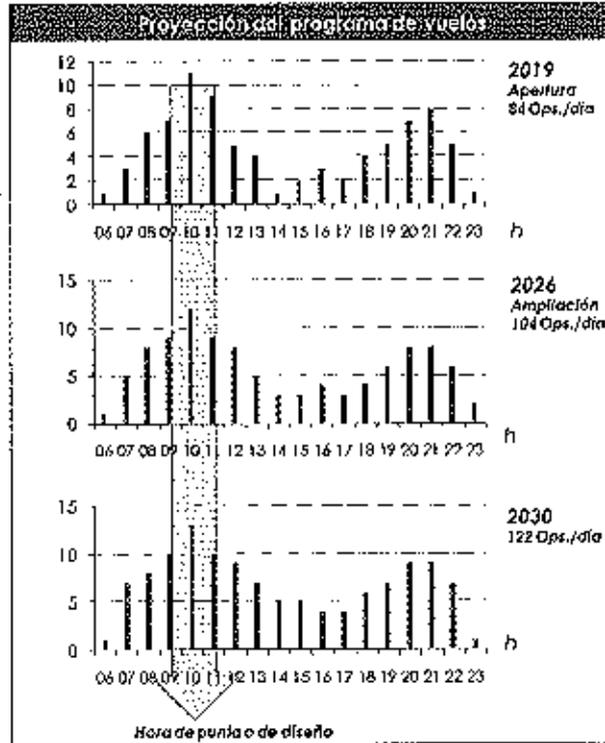
Para estimar los requisitos de instalaciones para el nuevo AICC se han estimado los parámetros de dimensionamiento básicos para el AICC, en base a la previsión de tráfico:

- **Operaciones de hora punta** u hora de diseño, requeridos para dimensionar los elementos de planificación del área de maniobras de las aeronaves (campo de vuelo).
- **Pasajeros de hora punta** u hora de diseño, requeridos para dimensionar los elementos de planificación del área terminal (edificio e instalaciones terminales).

El análisis ha tomado en consideración que los patrones de vuelo (programas de vuelos) van a ser diferentes al AIVA dado que su horario de operación será mucho más amplio. El Velasco Astete opera hoy en día entre las 6:00 am y 4:00 pm, mientras se prevé que el AICC pueda operar comercialmente H24.

Desde el punto de vista práctico, se espera que el AICC opere regularmente en horario denominado "comercial" entre las 7h y las 22h, un periodo de 15 -16 horas que permita una mejor distribución del tráfico durante el transcurso del día.





Proyección del programa de vuelos y operaciones de hora punta en el AICC

Otro factor clave que intervendrá en el patrón de vuelos a lo largo del día es la penalización operativa de las aeronaves por la variable temperatura durante las horas centrales del día. Se prevé que los vuelos internacionales se concentren a primera hora de la mañana y a última hora de la tarde, de modo que a menor temperatura las performances de las aeronaves sean mejores durante el despegue por la pista 34.

Del análisis de vientos dominantes se obtuvo que el sentido de operación sería mayoritariamente de aterrizajes y despegues por la misma pista (34).

Por otro lado, el grueso de los tráficos operará de forma regular mediante aeronaves *narrow-body* con destino/origen en Lima. Aunque se prevé que las horas puntas de tráfico doméstico e internacional no coincidirán exactamente en la misma hora del día, sí que coincidirán en la punta de la mañana, la hora punta internacional con más del 85% de la punta de tráfico doméstico.

A efectos del dimensionado básico de la terminal se han considerado los datos totales como la suma del tráfico internacional más el 85% del doméstico. No se prevé que haya un volumen elevado de operaciones más tarde de las 23h.

El sistema pista y calles de rodaje, se dimensiona a partir de las operaciones requeridas de aeronaves. En el caso del AICC este dimensionamiento del sistema pista-calles de rodaje viene determinado y limitado de antemano por la disponibilidad de terrenos y los condicionamientos orográficos del terreno del AICC. Sin embargo, la capacidad del sistema pista más calles de rodaje no llegará a ser en ningún caso un factor limitante de la capacidad en comparación con la plataforma de aeronaves o la capacidad del área terminal.

En el dimensionamiento de plataforma, se utilizarán las proyecciones de operaciones durante la jornada tipo o de diseño (día promedio del mes más ocupado del año).

Parámetros de dimensionamiento	Apertura	Ampliación
Operaciones Comerciales Domésticas		
Anual	22.913	28.010
Hora Punta	9	10
En dirección predominante	4	8
Operaciones Comerciales Internacionales		
Anual	2.218	3.963
Hora Punta	3	5
En dirección predominante	2	3
Operaciones Comerciales Totales		
Anual	25.131	31.973
Hora Punta	11	12
En dirección predominante	6	8

Horas punta estimadas de operaciones comerciales

Para el dimensionamiento de las instalaciones de área terminal se han considerado las puntas de pasajeros en flujos de salidas y en flujos de llegadas al área terminal. Las siguientes dos tablas presentan los estimados de la hora punta anticipando que el primer año completo de actividad será el 2020.

Parámetros de dimensionamiento	Apertura	Ampliación
Tráfico Total		
Trafico Anual	3.500.000	5.000.000
Pasajeros Hora Punta (de diseño)	1.355	1.837
PHP en dirección predominante	795	1.046
Pasajero Internacional		
Trafico Anual	500.000	700.000
Pasajeros Hora Punta (de diseño)	358	459
PHP en dirección predominante	222	275
Pasajero Doméstico		
Trafico Anual	3.100.000	4.300.000
Pasajeros Hora Punta (de diseño)	1.246	1.722
PHP en dirección predominante	716	964

Parámetros de dimensionamiento de Instalaciones del AICC

El espacio reservado para las actividades de plataforma y área pública comprende un total de 69ha, de las cuales 37ha están dedicadas propiamente a plataforma (9ha) y parte pública y accesos (28ha). El resto (32ha) son espacios de reserva para prevenir la construcción de asentamientos humanos adyacentes a la infraestructura aeroportuaria y posibilitar soluciones de proyecto justificadas que difieran en el emplazamiento final del área pública.

Esta posición de la plataforma y parte pública optimizará el tiempo (mínimo) de rodadura de las aeronaves en llegadas y por tanto la operatividad del aeropuerto, al disponer de una entrada directa hacia la plataforma de estacionamiento.

Los parámetros de planificación aeroportuaria de la parte aeronáutica y de la parte pública considerados son las puntas horarias de tráfico de pasajeros y las puntas horarias de operaciones para parte pública y parte aeronáutica, respectivamente.

Para el diseño se han tenido en cuenta las características físicas exigidas para un aeropuerto internacional (clave de referencia 4E de la OACI) y las superficies e instalaciones mínimas requeridas en la parte pública recomendadas por la IATA.

La plataforma proyectada de aeronaves contará inicialmente en apertura con 105.000 m² y tendrá espacio suficiente para buscar soluciones flexibles, en función del tráfico previsto.

La plataforma de aeronaves en apertura dispondrá en primera instancia de 10 posiciones en contacto de tipo C, más dos posiciones tipo D (una de las cuales se proyecta en contacto y con espacio suficiente para albergar aeronaves tipo E giradas), totalizando un total de 12 posiciones para aviación comercial. La segunda posición tipo D, convertible a 2 posiciones tipo C, se proyecta en posición remota junto a la zona de la terminal de carga y aviación general.

Dada la superficie disponible, este diseño será compatible con otros equivalentes:

- 3 Posiciones de contacto tipo D equivalentes a 5 posiciones tipo C
- 4 Posiciones tipo C equivalentes a la posición D/E más la posición D remota

La plataforma proyectada contará con un rodaje inner con distancia suficiente para la circulación de aeronaves tipo D. Por ello, en caso de requerirse puntualmente el estacionamiento de una aeronave tipo E, esta no podrá utilizarla y deberá acceder de forma directa al puesto flexible definido como D/E.

La distancia de separación entre el rodaje inner y el eje de la TWY paralela se proyecta de 154m, permitiendo que se pueda aumentar también la plataforma hacia una segunda línea de estacionamiento para puestos tipo C remotos, hacia el lado de la rodaje paralela.

En un escenario último de expansión de la plataforma posterior a la primera ampliación, existiría espacio disponible para albergar hasta un máximo de 9 posiciones tipo C remotas en esta segunda línea de estacionamiento, y manteniendo intacta la zona de aviación general.

La plataforma prevista también tiene en cuenta un espacio de separación de 30 m entre las posiciones de estacionamiento y le edificio terminal, de modo que haya espacio suficiente para las maniobras de los vehículos de push-back y un vial de servicio de doble sentido de circulación.

La capacidad de la terminal proyectada será de 3.5 millones de pasajeros, que deberá ser planificada e implementada en concordancia con los requisitos y características de los niveles de servicios IATA C, publicadas en la edición más reciente del "Airport Development Reference Manual", desde el inicio de la Explotación..

Los edificios e instalaciones anejas consistirán fundamentalmente en: una playa vehicular, un edificio de oficinas, un edificio multipropósito/taller del aeropuerto, el edificio del parque de bomberos (SEI), un edificio para la acometida eléctrica del aeropuerto, una planta de suministro de combustible, una planta de tratamiento de aguas hidrocarburadas (la estación de depuración de saneamiento se puede ubicar dentro o fuera del aeropuerto, según la disponibilidad de terrenos y usos comunes en el pueblo de Chinchero), un edificio para el

centro de control asociado a la torre de control de tráfico y un pequeño almacén para carga aérea (esta última tendrá un rol secundario dado el tipo de tráfico previsto).

Adicionalmente a la infraestructura, el Equipamiento consistirá en equipamientos del área terminal (mobiliario, señalética, sistemas de información, y seguridad aeroportuaria) y equipamientos aeronáuticos.

Los equipamientos aeronáuticos más relevantes se refieren a las ayudas a la navegación convencionales y sistemas en TWR, sin perjuicio de que es probable la implantación completa de los sistemas de navegación aérea satelital, no basados en radioayudas en tierra.

Se prevé la instalación de un sistema ILS Cat II, un VOR/DME, todo el balizamiento e iluminación del área de movimiento y una estación meteorológica AWOS.

Para el momento de apertura del AICC, previsto tentativamente para el año 2019, el AIVA deberá cerrarse. De este modo, se establece un primer escenario de apertura del aeropuerto con capacidad para 3,5 millones de pasajeros anuales.

Más allá del año 2020, con probabilidad esta capacidad no será suficiente para llegar a absorber todo el tráfico previsto para la primera década de operación, por lo que será necesaria una ampliación de la infraestructura para 2025-27. Antes de la finalización de la primera década de operación, y ante las expectativas de fuerte crecimiento de tráfico en el Cusco, el concesionario deberá revisar las previsiones de tráfico existentes durante el escenario de consolidación y verificar los cálculos de superficies necesarias en función de la evolución del tráfico en años sucesivos.

El escenario de consolidación de la demanda se prevé en el año 2022, momento para el cual la terminal de pasajeros debiera funcionar con un nivel adecuado de funcionalidad y calidad. En este escenario el CONCESIONARIO deberá revisar la evolución prevista de demanda y la necesidad de aumentar la capacidad de la terminal.

Se ha previsto una primera ampliación (que afectará básicamente a la capacidad del edificio terminal) y que podrá desarrollarse a lo largo de 2025-27 según la previsión de tráfico. De este modo, se podrá ampliar la capacidad del aeropuerto hasta 5 millones de pasajeros anuales, ya que sobre el escenario base el crecimiento esperado para el año 2030 será de 4,6 millones de pasajeros.

Finalmente, se podrá hablar del escenario último de saturación del aeropuerto y vendrá fijado por la propia capacidad de absorción turística última de la región del Cusco. Más allá de 2030 no existen datos fiables para establecer una previsión de tráfico de pasajeros. Se ha considerado que el escenario último de saturación del aeropuerto vendrá dado por la propia capacidad de absorción turística de Macchu Picchu. Este escenario se establece en 6 millones de pasajeros al año, más allá del 2030

Para este escenario último o de saturación del aeropuerto, se han proyectado los parámetros de diseño y se ha realizado un mapa de configuración final del aeropuerto, que afectaría principalmente al incremento de plataforma y área terminal.

El campo de vuelo ejecutado no requerirá de ampliaciones futuras al escenario de apertura dado que tendrá capacidad suficiente (más de 40 operaciones a la hora) más allá del escenario último del aeropuerto. Como mejora, las puntas de operaciones deberán confirmar la necesidad de una salida rápida adicional que alivie los tiempos de permanencia en pista y flexibilice la operación en tierra.

En consecuencia, se pueden resumir los escenarios contemplados en el Plan Maestro Indicativo del AICC del modo que sigue:

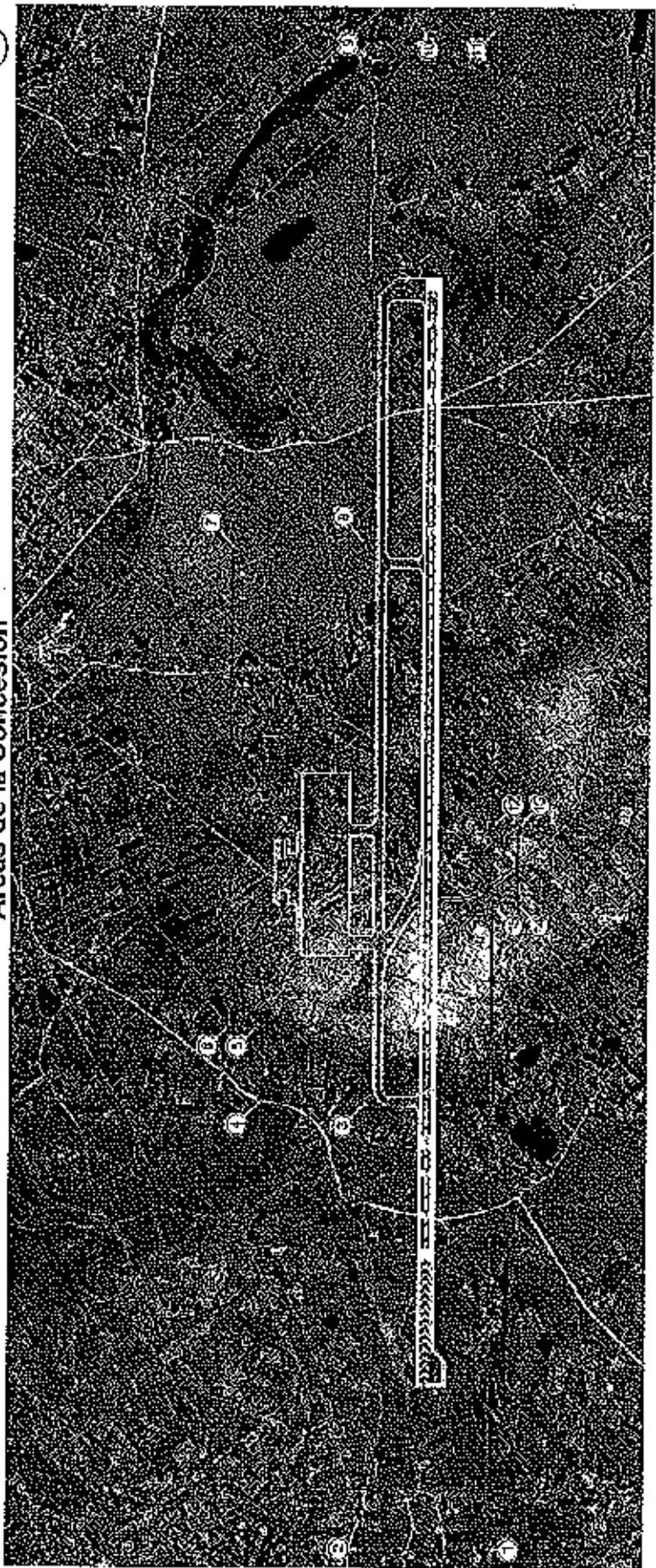
Escenario 1	Apertura del AICC con capacidad para 3,5 MPax. (año 2019)
Escenario 2	Primera ampliación de capacidad hasta 5,0 MPax. (año 2025-27)
Escenario Último	Saturación del aeropuerto con 8 MPax.





Anexo 2

Áreas de la Concesión



Nº	DESCRIPCIÓN	VALOR
1	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
2	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
3	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
4	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
5	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
6	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
7	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
8	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
9	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
10	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
11	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
12	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
13	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
14	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
15	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
16	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
17	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
18	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
19	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
20	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
21	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
22	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
23	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
24	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
25	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
26	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
27	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
28	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
29	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
30	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
31	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
32	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
33	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
34	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
35	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
36	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
37	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
38	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
39	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
40	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
41	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
42	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
43	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
44	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
45	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
46	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
47	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
48	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
49	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00
50	CONSTRUCCIÓN DE LA CALLE	1.500.000,00

Anexo 3

SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

1. **Servicios de control de tránsito aéreo:** control de área, control de aproximación, de vigilancia y de control de aeródromo.
2. **Servicios de información de vuelo** (basados en sistemas FIS y AFIS/AFTN)
3. **Servicios de alerta a las aeronaves** (basados en sistemas de comunicaciones ATM)
4. **Servicios de Información aeronáutica** (basados en sistemas ATIS/VOLMET)
5. **Servicios de comunicaciones aeronáuticas:** servicio móvil aeronáutico piloto/controlador, servicio fijo aeronáutico controlador/controlador (basados en radios VHF/UHF, sistema SCV)
6. **Servicios de inspección de vuelo**
7. **Servicios de vigilancia aérea,** referidos a: detección y vigilancia por radiocomunicaciones. Basados en radar primario (PSR), radar secundario (SSR) y vigilancia automática y multilateración.
Servicios de meteorología aeronáutica: observatorios meteorológicos, pronósticos meteorológicos, climatología (basados en la estación meteorológica AWOS más los equipos de antenas)
9. **Servicios de radioayudas:** Basados en sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), radiofaro (VOR/DME), NDB, GNSS y otros sistemas y estrategias que se estén desarrollando a favor de la navegación aérea
10. **Servicios de ayudas visuales:** basados en sistemas de luces (Pista, Calles de rodajes, sistema de luces de aproximación), PAPI, ayudas visuales indicadoras de obstáculos, faro aeronáutico, mangas de viento y señalización vertical.
11. **Servicios de control y movimiento de aeronaves en tierra:** será prestado en forma coordinada, de acuerdo con las normas aeronáuticas, en especial acuerdo con lo previsto en el Manual de Servicios de Aeropuerto Parte 8. Puede realizarse con personal señalero o mediante sistema de guiado de atraque de aeronaves
12. **Servicios de abastecimiento de energía eléctrica,** de acuerdo a las cargas de energía eléctrica vigentes en el momento de la concesión. Basados en los sistemas instalados en la subestación principal, en sistemas especiales exclusivos de navegación aérea y en el sistema de emergencia de grupos electrógenos.



Anexo 4

Entidades Públicas

ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZARÁN FUNCIONES EN EL AEROPUERTO

1. Relación de entidades y organismos estatales que operan actualmente en el AIVA: **Dirección General de Migraciones y Naturalización**

Dependencia del Ministerio del Interior, cuyas funciones principales son las de ocuparse del control migratorio de las personas nacionales y extranjeras; de la apertura y cierre de los puntos autorizados para el cruce internacional, en coordinación con la Superintendencia Nacional de Aduanas, así como la notificación y puesta a disposición de la Policía de Requisitorias de personas que se encuentran con orden de captura o impedimento de salida del país por razones judiciales.

Su personal deberá contar con la debida autorización de ingreso en las áreas de seguridad donde desarrollan sus funciones (zona de salida y llegada de pasajeros internacionales denominada como zona de Duty Free).

2. **PROMPERU E INDECOPI**

PROMPERU es un subprograma de la Presidencia del Consejo de Ministros, encargada de formular la política informativa para la difusión de la imagen y la realidad del Perú, así como orientar la estrategia de la promoción de las inversiones, el turismo y las exportaciones.

INDECOPI es un organismo público descentralizado del Ministerio de Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales, encargado de la defensa del consumidor, la tutela del libre mercado y la protección de las creaciones intelectuales.

3. **SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SUNAT - ADUANAS)**

La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria es una Institución Pública descentralizada del Sector Economía y Finanzas que, en virtud a lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 061-2002-PCM, expedido de acuerdo a lo establecido en el numeral 13.1 del artículo 13° de la Ley N° 27658, ha absorbido a la Superintendencia Nacional de Aduanas, asumiendo las funciones, facultades y atribuciones que por ley, correspondían a esta entidad.

Este Organismo está encargado de la administración, recaudación, control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero.

Tomando en cuenta que el Aeropuerto es considerado zona primaria aduanera, el personal de SUNAT debidamente acreditado por ésta e identificado con el fotocheck institucional estará autorizado a ingresar a todas las zonas del Aeropuerto para ejecutar sus funciones en cumplimiento de las Leyes Aplicables. Asimismo, dicho personal deberá contar con el fotocheck correspondiente emitido por el CONCESIONARIO a solicitud de la SUNAT.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 141° del Reglamento de la Ley General de Aduanas (Decreto Legislativo N° 1053), aprobado por Decreto Supremo N° 010-2009-EF, el CONCESIONARIO deberá contar con zonas de carga y descarga debidamente delimitadas, equipos de manipuleo y de control del peso de la carga, vehículos de carga,

oficinas y puestos de control adecuados para el desarrollo de las actividades de la autoridad aduanera, equipos de seguridad contra incendios, medios de comunicación y equipos de cómputo que permitan la interconexión electrónica con la SUNAT. El cumplimiento con las disposiciones del Artículo 11° del Decreto Legislativo N° 1053, Ley General de Aduanas, será garantizado por la DGAC, a través de la aprobación del Plan Maestro del Aeropuerto.

Los puntos de llegada que se encuentren dentro y fuera del Aeropuerto deberán cumplir las condiciones establecidas en el Artículo 31° del Decreto Legislativo N° 1053 y demás disposiciones de la citada norma.

Asimismo, el CONCESIONARIO deberá dar las facilidades de espacios e infraestructura a la SUNAT para la instalación de equipos de inspección no intrusiva y otros de última tecnología que sean utilizados en su labor de control.

Cuando el concesionario realice actividad de almacenamiento de mercancías, los requisitos de infraestructura que le sean exigibles para desarrollar esta actividad, deberán cumplirse en forma independiente a aquellos exigidos como operador aeroportuario.

4. Servicio Nacional de Sanidad Agraria – SENASA

La Oficina de Sanidad Agraria del SENASA, la cual se encarga del control sanitario de animales y vegetales, de sus productos, subproductos y derivados.

El personal de esta entidad deberá contar con la debida autorización de ingreso a las zonas de control de pasajeros de llegada, salón de recojo de equipajes y control de aduanas, llegada de pasajeros nacionales e internacionales y plataforma. Dicho personal no estará autorizado a ingresar a las zonas de las salas de embarque de pasajeros nacionales e internacionales ni a las zonas de tiendas libres (Duty Free).

5. Requisitorias

Dirección de la Policía Nacional, dependiente de la Policía Judicial, encargada de verificar la situación jurídica de los pasajeros tales como ordenes de captura, impedimentos de salida, entre otros.

Su personal deberá contar con autorización de ingreso a la sala de arribos.

6. Dirección de Seguridad Aeroportuaria de la Policía Nacional del Perú (DIRSEAER-PNP)

Dependencia de la Policía Nacional destacada en el Aeropuerto. Cuenta con personal policial encargado de la custodia de la seguridad de las instalaciones del Aeropuerto en su parte pública.

7. Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

Encargada de proponer la política relativa al transporte aéreo, así como supervisar y evaluar su ejecución. Es responsable de controlar las actividades del transporte aéreo y supervisa la construcción, mejoramiento, ampliación, rehabilitación y conservación de los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional.

El personal de la DGAC deberá contar con la autorización de ingreso a todas las zonas, de seguridad restringida, relativas a las operaciones del Aeropuerto.

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

Encargado de 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

a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público. Su personal deberá contar con la debida autorización de ingreso a todas las zonas concesionadas, sin restricción alguna.

9. Ministerio Público

Es un organismo autónomo del Estado cuyas funciones son la prevención del delito, la defensa de la legalidad, los derechos ciudadanos y los intereses públicos. Esta entidad deberá contar con una oficina especializada en delitos de tráfico ilícito de drogas dentro de las instalaciones de un aeropuerto declarado como Internacional o de Cielos Abiertos.

10. Dirección de la Policía Nacional del Perú (DINANDRO)

Es la dependencia de la Policía Nacional encargada de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas. Esta entidad deberá contar con una oficina dentro de las instalaciones de un aeropuerto declarado como Internacional o de Cielos Abiertos.

11. Autoridad Regional de Salud

Es la Dirección Regional de Salud, encargada de los aspectos en materia de salud establecidos en la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

El CONCESIONARIO deberá coordinar con la Dirección Regional de Salud y otorgarle una oficina dentro de las instalaciones del aeropuerto que le permita implementar medidas de sanidad pública y socorro médico de primeros auxilios, durante todo el tiempo que el aeropuerto preste servicios.

12. Ministerio de Cultura

Es la entidad pública encargada de verificar que los objetos que portan los pasajeros no pertenezcan al patrimonio cultural de la Nación. Esta entidad deberá contar con una oficina dentro de las instalaciones de un aeropuerto declarado como Internacional o de Cielos Abiertos

Notas:

En el supuesto que, de acuerdo a las Normas Aplicables, otro organismo del Estado de la República del Perú deba cumplir funciones a ser efectuadas en el Aeropuerto, el CONCESIONARIO le deberá brindar los espacios y autorizaciones necesarias para cumplir dichas funciones, de acuerdo a lo establecido en el Numeral 7.1.6 de la Cláusula Séptima del presente Contrato.



Anexo 5 - Apéndice 1

Operaciones que se llevarán a cabo en el Aeropuerto

Las operaciones que se llevarán a cabo en el AICC han sido clasificadas para efectos del presente Contrato en Operaciones Principales y Operaciones Secundarias. A continuación se describen las mismas:

1. Operaciones Principales

Deben ser realizadas directamente por el CONCESIONARIO o a través de la subcontratación de terceros, y se detallan a continuación:

1.1. Servicios Aeroportuarios relacionados al TUAU

- Cobro de la Tarifa Única de Uso de Aeropuerto (TUAU)
Comprende el servicio de recaudación del TUAU por uso de facilidades aeroportuarias por parte de los pasajeros.
- Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI):
Servicio cuya finalidad es efectuar operaciones de rescate y extinción de incendios en caso de un accidente o incidente ocasionados por actividades relacionadas a la operación de las aeronaves o equipos motorizados en el Lado Aire de los Aeropuertos o en sus inmediaciones, y cuya finalidad principal es salvar vidas humanas, sin interrumpir las operaciones de las aeronaves.
- Seguridad:
Servicio cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra los Aeropuertos, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o usuarios. Incluye la implementación de un Circuito Cerrado de Televisión (CCTV)

1.2. Servicio de Aterrizaje y Despegue (A/D)

Comprende la ayuda a la aeronave para que aterrice o despegue de un Aeropuerto, e incluye el uso de la pista, sistema de calles de rodaje y plataforma. El servicio de A/D incluye el estacionamiento de la aeronave en plataforma por 90 minutos, además de la propia operación de A/D, y puede ser diurno o nocturno.

El servicio de aterrizaje y despegue comprende los siguientes servicios:

- Señales de pista
- Comunicaciones torre/SEI en tierra
- Control de movimiento de plataforma
- Gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma
- Sistemas de reducción de peligro aviario
- Equipo de medición de características de rozamiento de pista
- Servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, sistema de calles de rodajes y plataformas.
- Vehículos y servicio de salvamento y extinción de incendios
- Seguridad

1.3. Servicio de Estacionamiento de Aeronaves

El servicio de estacionamiento para las naves, se provee a aquellas aeronaves que quieren permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por el operador aeroportuario por un periodo adicional a noventa (90) minutos incluidos en el servicio de A/D.

2. Operaciones Secundarias

Las Operaciones Secundarias serán llevadas a cabo por el CONCESIONARIO y/o por terceros, y se detallan a continuación:

2.1. Servicios Aeroportuarios relacionados al TUUA

Estos servicios son llevados a cabo en el Aeropuerto para ofrecer asistencia a los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque. Incluye los siguientes servicios:

- **Transporte de Equipajes:** Servicio que se brinda al pasajero mediante la disposición de coches portaequipajes. El pasajero luego de arribar se dirige al área donde se ubican las fajas transportadoras a fin de localizar su equipaje y/o pertenencias, para luego presentarse a la autoridad aduanera y someterse al control respectivo. Es en esta área donde el pasajero dispone de los coches portaequipajes en forma libre y tiene la posibilidad de movilizarse en todo el ambiente o salir hasta una determinada área (servicios de taxis y buses). Deberá existir siempre una cantidad apropiada de coches y ser fácilmente accesibles a los pasajeros.
- **Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal – Avión):** Servicio que se presta en los Aeropuertos a fin de transportar a los pasajeros desde/hacia las aeronaves y la terminal.
- **Entrega de Equipaje:** Servicio que se le ofrece al pasajero que arriba ubicando su equipaje y pertenencias mediante el uso de fajas transportadoras en un lugar implementado para tal fin.
- **Información:** Servicio que se brinda al usuario del Aeropuerto mediante sistemas de perifoneo, counters, señalización, teleindicadores, etc.
 - Sistema de Sonido
 - Señalización
 - Información de Vuelo
- **Sala de Pasajeros en Tránsito:** Ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas.
- **Iluminación y climatización de ambientes:** Servicio de iluminación y climatización de los ambientes del Aeropuerto para el desarrollo de actividades bajo distintas condiciones de luz y temperatura, en caso sea necesario.
- **Salas de Embarque:** Ambiente donde espera el pasajero de salida, luego de realizar los trámites de chequeo de embarque, controles migratorios y de seguridad aeroportuaría.
- **Chequeo de Pasajeros y Equipaje:** Ambientes, ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado.
- **Sala de Autoridades (protocolo)**

- **Sala de Espera (Parte Pública):** Ambiente donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros usuarios.
- **Servicio de Embarque y Desembarque de Pasajeros Mediante Puentes de Embarque (Mangas):** es aquel que permite el traslado de los pasajeros y personal del transportador aéreo o autorizado por éste, entre el terminal y la aeronave mediante pasillos encapsulado. Este servicio será implementado tomando en consideración lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 8, así como los estudios de demanda y el incremento de pasajeros propuestos por el CONCESIONARIO, en el Plan Maestro de Desarrollo.

2.2. Otros servicios para las líneas aéreas

- **Uso de Instalaciones de Carga**

El servicio de uso de instalaciones de carga se relaciona con la provisión de manipuleo y trámite documentario necesario para transferir la carga desde el recinto aeroportuario hacia su destino o viceversa, utilizando de las vías de acceso y áreas necesarias del Aeropuerto; pero no incluye la carga y descarga de las mercancías desde y hacia las aeronaves, actividad encargada a los operadores de rampa.

- **Hangares Destinados al Mantenimiento de Aeronaves**

Instalaciones donde se realiza el mantenimiento de las aeronaves,

- **Counters, Oficinas Operativas y Otros**

Counters: Servicio de aprovisionamiento de mostradores para la atención a los pasajeros que se embarcan y/o realizan otras actividades,

Oficinas Operativas: Servicio de aprovisionamiento de locales para el desarrollo de las actividades propias de las aerolíneas y;

Otros: Salón VIP, etc.

- **Servicio de Protocolo en el Aeropuerto**

Las condiciones en que deberá prestar este servicio se detallan en el Apéndice 2 del presente anexo.

2.3. Otras operaciones secundarias

- **Servicios de rampa o manipulación en tierra**

Son aquellos servicios que asisten a la aeronave en tierra y son proporcionados en el Aeropuerto a las líneas aéreas y operadores privados. Los servicios incluidos son los sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, planta de poder auxiliar, planta neumática, limpieza de escarcha, depuración de aguas, equipos para entrega y recepción de equipaje y carga (fajas transportadoras), zonas de almacenamiento o estacionamiento de equipos de handling de operadores de asistencia en tierra.

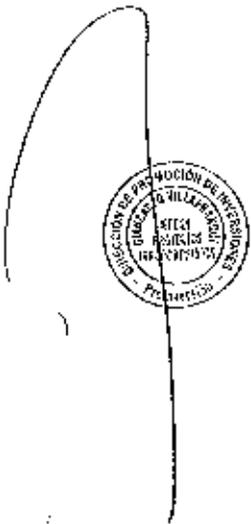
- **Almacenamiento y Despacho de Combustible para Aeronaves**

Este servicio incluye las instalaciones y espacio físico empleados para el almacenamiento del combustible y sistema hidrante, mangas u otros medios de transporte empleados para desplazar el combustible desde el punto de almacenaje hasta la aeronave.

- **Cualquier otro servicio que no esté contemplado dentro de las Operaciones Principales pero que tenga relación directa con la operación aeroportuaria**

Los Bienes de la Concesión incluyen equipos e infraestructura del Aeropuerto relacionado a las Operaciones Secundarias.

Otros servicios esenciales definidos en el REMA.



Anexo 5 - Apéndice 2

Servicio de Protocolo

1. El CONCESIONARIO mantendrá y tendrá a su cargo la Oficina de Protocolo del Aeropuerto, la cual será la encargada de brindar atención rápida y personalizada a las autoridades del gobierno, congresistas de la República, cuerpo diplomático y personal de organismos internacionales acreditados en el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comandantes Generales de las Fuerzas Armadas y Director General de la Policía, Autoridades Eclesiásticas, autoridades del Poder Judicial (Presidente del Poder Judicial, Vocales Supremos, Fiscal de la Nación), miembros de Directorio y Gerencia General de CORPAC S.A.
2. Las condiciones y responsabilidades básicas de la Oficina de Protocolo, son las siguientes:
 - Requerirá de personal debidamente calificado con capacidad organizativa integral, el mismo que deberá presentarse correctamente uniformado.
 - Tendrá la función de facilitar en coordinación con el Área de Seguridad del Aeropuerto el ingreso para despedir o recibir autoridades y representantes de organismos hacia zonas de acceso restringido del Aeropuerto.
 - Contará con un Salón de Autoridades, el que deberá encontrarse en perfecto estado de mantenimiento y equipado con los servicios necesarios para brindar una óptima atención.

El CONCESIONARIO tendrá bajo su responsabilidad la administración de la Oficina de Protocolo, los Salones de Autoridades (nacional e internacional), los accesos a zonas restringidas teniendo en cuenta las normas de seguridad propias del Aeropuerto y las coordinaciones con las dependencias gubernamentales, líneas aéreas y otros a fin de brindar una atención adecuada.

4. El CONCESIONARIO deberá capacitar permanentemente al personal encargado de brindar el servicio de protocolo, en aspectos propios de la función de acuerdo a las normas y disposiciones del Estado, reguladas a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, así como en los convenios internacionales OACI referentes a la facilitación y seguridad aeroportuaria.

5. El CONCESIONARIO brindará atenciones y facilidades en coordinación con las dependencias gubernamentales ubicadas en el Aeropuerto (Migraciones, Aduana, Policía de Requisitoria, Ministerio de Agricultura, SENASA, Sanidad Aérea, entre otras), así como con los representantes de las líneas aéreas que operarán en el Aeropuerto.

6. En cuanto a las facilidades a brindar por el CONCESIONARIO a las autoridades y personalidades nacionales y extranjeras, deberán considerarse las siguientes:

- Llegada de Autoridades al País por las zonas internacionales del Aeropuerto.
- Autorización y otorgamiento de un pase de ingreso a las zonas internacionales de un representante que recibirá a la autoridad en mención, previamente coordinado y solicitado a través de una comunicación escrita, pudiendo ingresar un máximo de tres personas.
- Recibimiento y saludos protocolares, en representación del CONCESIONARIO y del país, por tratarse de una atención de carácter oficial.

- Coordinaciones con la Dirección General de Migraciones, para el acceso inmediato a un carril especial (diplomáticos/tripulación) y visado del pasaporte.
- Coordinaciones con el Jefe de la Sala de Aduanas, para el acceso a un carril especial para efectuar el control del equipaje.
- Autorizaciones de ingreso de un vehículo oficial a las áreas especiales designadas por el CONCESIONARIO a la salida de la Aduana Internacional.
- Autorización y otorgamiento de un pase de ingreso a la zona internacional a un representante que despedirá a la autoridad en mención, previamente coordinado y solicitado a través de una comunicación escrita, pudiendo ingresar hasta un máximo de tres personas.
- Recibimiento en el Aeropuerto y saludos protocolares, en representación del CONCESIONARIO y del país por tratarse de una atención de carácter oficial.
- Coordinaciones en el mostrador de la Tarifa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA) para la atención rápida en el control del pago de esta tarifa.
- Coordinaciones con la Policía de Requisitorias y Migraciones, para atención inmediata en los controles respectivos y visado del pasaporte.
- Salón de Autoridades a efectos de esperar cómodamente la salida del vuelo. (Se brinda servicio de cafetería, licores no incluidos, de acuerdo al nivel de la atención y las normas de embarques internacionales)
- Coordinaciones con la línea aérea para el embarque respectivo. Embarque y despedida.
- Salidas/Llegadas de Autoridades
 - Autorización y otorgamiento de un pase de ingreso a la zona nacional a un coordinador o representante que despedirá o recibirá a la autoridad en mención, previamente coordinado y solicitado a través de una comunicación escrita.
 - Recibimiento y saludos protocolares a nombre del CONCESIONARIO y del Perú, al arribo o a la salida, de acuerdo al nivel de autoridad que se atiende.
 - Acceso al Salón de Autoridades (en donde se brindaría servicio de cafetería así como teléfono, fax y otras comodidades de acuerdo al nivel de la atención que se realiza)
 - Coordinaciones con la línea aérea para el embarque/recepción que corresponde.

7. El CONCESIONARIO, además de lo expuesto, queda obligado a cumplir en especial, aquellos requerimientos sobre esta materia que le efectúe el Ministerio de Relaciones Exteriores.



Anexo 6

Lineamientos para la elaboración del Manual de Aeródromo

El manual del aeródromo es el documento que será elaborado por el operador, de acuerdo a la RAP 139, Sub-parte "C" y Apéndice "A", como requisito indispensable para la certificación del aeropuerto.



Anexo 7

Esquema de Tarifas

1. Tarifas

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

La tarifa por este servicio está definida en dólares americanos y se cobra por pasajero por embarcar, diferenciando a los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales. Los pasajeros por embarcar serán definidos como aquellos que poseen una tarjeta de embarque vigente y han ingresado a la zona estéril correspondiente.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a la legislación vigente, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los Usuarios.

No obstante, en los siguientes supuestos procederá a la revalidación de la TUUA:

- i. Demora o cancelación del vuelo como consecuencia de *Foreign Object Damage (FOD)* en el aeropuerto.
- ii. Demora o cancelación del vuelo como consecuencia de Fauna Silvestre o Peligro Aviario en el aeropuerto.
- iii. Alertas de bomba en el aeropuerto.
- iv. Cierre del aeropuerto de destino.
- v. Comprobado mal estado de salud del pasajero, debiendo acreditarse el mismo exclusivamente mediante descripción del médico asignado al aeropuerto, del médico de la Dirección de Sanidad Aérea Nacional o Internacional o mediante decisión del Capitán de la aeronave en la que el pasajero fuera a embarcarse.
- vi. Detención o retraso determinante, causados por problemas de homonimia generada por las autoridades migratorias.
- vii. Demora o cancelación del vuelo debido a condiciones meteorológicas comprobadas.
- viii. Demora o cancelación del vuelo debido a la emisión de un NOTAM por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- ix. Demora o cancelación de vuelo por daños ocurridos en la pista de aterrizaje.
- x. Casos de pasajeros 'sospechosos' de tráfico ilícito de drogas (TID) bajo la modalidad de ingesta, que sean intervenidos y trasladados a un área fuera de la zona restringida del aeropuerto y que, de forma posterior, se descarte toda sospecha de TID, por lo cual el pasajero podrá continuar su proceso de embarque, previamente interrumpido por acciones fuera de su responsabilidad.
- xi. Otros que determine OSITRAN, pudiendo de ser el caso eliminar cualquiera de las causales antes indicadas mediante la resolución correspondiente.

La revalidación de la TUUA en ningún caso implicará la devolución del importe pagado.

b. Aterrizaje y Despegue

La Tarifa por este servicio está definida en Dólares y se cobra por cada tonelada métrica de peso de despegue de la aeronave. La Tarifa por tonelada métrica varía según el tamaño de las aeronaves y el ámbito de los vuelos (ruta nacional e internacional). Incluye 90 minutos de estacionamiento en la plataforma.

Se considera un cargo fijo para aquellas aeronaves con un peso igual o menor a las 10 TM.

c. Estacionamiento de Aeronaves

La Tarifa por este servicio está en función de la tarifa de A/D y se cobra por cada hora ó fracción de hora adicional al tiempo incluido en la tarifa de aterrizaje y despegue (90 minutos). La Tarifa actual es de 2.5% de la tarifa de aterrizaje y despegue por cada hora.

d. Embarque y Desembarque de Pasajeros mediante Puentes de Embarque (Mangas)

La tarifa por este servicio está definida en Dólares y se cobra por cada hora o fracción.

Tarifas Finales

Las Tarifas que cobre el CONCESIONARIO serán aplicadas conforme se establece en el presente Anexo.

TARIFAS REGULADAS	Unidad de Cobro	Importe US\$	
Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)			
TUUA Nacional	Pax. Embarcado		
TUUA Internacional	Pax. Embarcado		
Aterrizaje / Despegue			
Nacional		Diurno	Nocturno
Hasta 10 TM	Por Operación		
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM		
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM		
Más de 70TM hasta 105 TM	Por TM		
Más de 105 TM	Por TM		
Internacional		Diurno	Nocturno
Hasta 10 TM	Por Operación		
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM		
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM		
Más de 70TM hasta 105 TM	Por TM		
Más de 105 TM	Por TM		
Estacionamiento de Aeronaves			
Nacional		Diurno US\$ /hora estacionamiento o a partir de los primeros 90 minutos	Nocturno
Hasta 10 TM	Por operación		
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM		
Más de 35 TM hasta 70 TM			
Más de 70TM hasta 105 TM			
Más de 105 TM			
Internacional			
Hasta 10 TM	Por operación		



Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM		
Más de 35 TM hasta 70 TM			
Más de 70 TM hasta 105 TM			
Más de 105 TM			
Uso de Mangas (Puentes de Embarque)			
Uso de Mangas	Por Hora o fracción		

2. Cargos de Acceso

a. Servicio de Rampa o Manipulación en Tierra

Este servicio podrá ser prestado por el CONCESIONARIO y/o terceros. A dichos terceros seleccionados no les será permitido el subarrendamiento o la cesión o traspaso bajo cualquier título de los servicios que presten.

b. Almacenamiento o despacho de combustible para Aeronaves

Este servicio podrá ser prestado por el CONCESIONARIO y/o terceros. A dichos terceros seleccionados no les será permitido el subarrendamiento o la cesión o traspaso bajo cualquier título de los servicios que presten.

c. Alquiler de Counters

Este servicio podrá ser prestado por el CONCESIONARIO y/o terceros. A dichos terceros seleccionados no les será permitido el subarrendamiento o la cesión o traspaso bajo cualquier título de los servicios que presten.

d. Locales para líneas aéreas

Este servicio podrá ser prestado por el CONCESIONARIO y/o terceros. A dichos terceros seleccionados no les será permitido el subarrendamiento o la cesión o traspaso bajo cualquier título de los servicios que presten.

En caso que el CONCESIONARIO y la aerolínea no arriben a un acuerdo respecto al monto del alquiler respectivo, OSITRAN podrá determinar un Cargo de Acceso para la infraestructura en cuestión.

e. Estacionamiento vehicular

Este servicio podrá ser prestado por el CONCESIONARIO y/o terceros. A dichos terceros seleccionados no les será permitido el subarrendamiento o la cesión o traspaso bajo cualquier título de los servicios que presten.



Cargos de acceso asistencia en tierra	Importe US\$
Hasta 10 TM	
de 10 a 35 TM	
de 35 a 70 TM	
de 70 a 105 TM	
más de 106 TM	
Carga y descarga	
por kg	
Suministro de combustibles	
Por galón	
renta mínima anual	
Counters de check-in	
counter/mes	
Alquileres	
m2 oficina/año	
m2 almacén, taller, hangar y terreno/año	



Anexo 8 - Apéndice 1¹

Requisitos Técnicos Mínimos

Crterios de Diseño del AICC

El objeto del presente capítulo es establecer los criterios básicos de diseño y las especificaciones técnicas y funcionales que han de regir el diseño del nuevo AICC.

En base a estos criterios y especificaciones se obtienen unos medios aeroportuarios y unas superficies a construir para que, en cada escenario de operación, la infraestructura cumpla con los niveles de calidad objetivo; es por ello que, tanto los medios aeroportuarios como la superficies definidas para cada elemento aeroportuario deben entenderse como valores mínimos.

En este sentido, se ha escrito este capítulo como guía para el equipo proyectista, a ser usado como base de evaluación de las distintas propuestas que se presenten a concurso.

Con objeto de estructurar los requisitos técnicos, se ha dividido su descripción en los siguientes bloques:

1. **Requisitos mínimos del equipo técnico:** se describen los requisitos mínimos del equipo técnico que dirigirá la explotación del AICC.
2. **Requisitos técnicos del área de movimiento:** se describen los requisitos mínimos y normas de referencia para el diseño de los elementos del campo de vuelo.
3. **Requisitos técnicos mínimos de la torre de control:** se describen los requisitos mínimos y normas de referencia para el diseño y construcción de la torre de control.
4. **Equipamientos mínimos de navegación aérea:** se enumeran y describen los equipamientos mínimos necesarios para los servicios de navegación aérea.
5. **Requisitos técnicos mínimos del edificio terminal de pasajeros:** se detallan los criterios y los requisitos básicos de los elementos principales del edificio terminal de pasajeros.
6. **Equipamientos mínimos del edificio terminal:** se enumeran y describen los equipamientos mínimos necesarios para prestar los servicios a los pasajeros en el edificio terminal de pasajeros.
7. **Requisitos técnicos del área terminal:** se detallan los requisitos mínimos de los principales elementos del Área Terminal (edificaciones, instalaciones y zonas a urbanizar).

1. Requisitos mínimos del equipo técnico

Se deberá contar como mínimo con un Jefe de Operaciones y un Jefe de Seguridad. Este personal deberá contar con la experiencia mínima demostrable que ha de acumular para garantizar el buen desempeño y éxito de la puesta en marcha del aeropuerto:

- **Jefe de Operaciones:** Deberá contar con un mínimo de cinco (5) años en cargos gerenciales operacionales en aeropuertos con un tráfico individual o combinado mayor a un (1) millón de pasajeros anuales y con experiencia en actividades operativas, técnicas administrativas y de seguridad en aeropuertos que individualmente hayan acreditado un tráfico mayor a un (1) millón de pasajeros anuales.

¹ Esta información será actualizada cuando se cuenten con los estudios de preinversión aprobados.

- **Jefe de Seguridad:** Deberá contar con un mínimo de cinco (5) años en cargos gerenciales en la industria aeroportuaria (aeropuertos, aerolíneas, y otros relacionados) referida a supervisión y ejecución de actividades de seguridad aeroportuaria (safety and security) en aeropuertos con un tráfico mayor a un (1) millón de pasajeros anuales.

2. Requisitos técnicos mínimos del área de movimiento

A continuación se relacionan las características técnicas mínimas que deben incluir los elementos de infraestructura aeroportuaria del área de movimiento (lado aire): El proyecto de aeródromo deberá cumplir en la medida de lo posible con normas y métodos recomendados (SARPS por sus siglas en inglés) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que están definidas en su Anexo 14 Aeródromos² y el Manual de Diseño de Aeródromos (Doc. 9157)³, así como también con los contenidos de la RAP 314. Complementariamente, el proyecto deberá tener en consideración las Circulares de Consulta de la FAA.

2.1 Pista de vuelos

Se requiere la construcción de una pista de vuelos cuyas características físicas mínimas permitan la operación de aeronaves Clave E de la OACI:

- Dimensiones mínimas de 45 m de ancho con márgenes de 7,5 metros a cada lado. Los aviones de Clave E tienen envergaduras entre 52 m hasta 65 m (exclusive) y una anchura exterior entre las ruedas del tren de aterrizaje principal desde 9 m hasta 14 m exclusive. La pista deberá ser de 4,000 m longitud (Clave 4).
- Los dos umbrales de la pista deberán tener áreas de seguridad de extremo de pista (RESA por sus siglas en inglés), los cuales deben empezar en el borde de la franja de pista, a 60 m de los umbrales de la pista. Deberá ser de por lo menos 150 m de ancho y 90 m de largo en la cabecera 16, y de 150 x 240 m en la cabecera 34.
- La franja de pista deberá ser de 300 m de ancho, ya que la pista dispondrá de un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS). El proyecto deberá respetar las áreas niveladas de la franja de pista de acuerdo al Anexo 14-OACI y a la RAP 314.

De acuerdo a la OACI las áreas alrededor de la pista deberán estar protegidas para reducir los riesgos de daño a las aeronaves que se salgan accidentalmente de la pista y para también resguardar a los aviones cuando despegan o aterrizan. La elevación de cualquier punto en la franja de la pista debe ser de acuerdo a la normativa de la OACI.

Las pendientes transversales y longitudinales de la pista tienen que cumplir con los SARPS definidos en el Anexo 14-OACI, así como también con los lineamientos incluidos en la RAP 314. El mismo criterio deberá aplicarse a las calles de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves.

2.2 Calles de rodaje y plataforma de viraje de extremo de pista 34

El sistema de calles de rodaje deberá cumplir en la medida que sea posible con los más recientes SARPS relativos a las calles de rodaje definidas en el Anexo 14-OACI y el Manual

2 Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional, Volumen I: Diseño y operaciones de Aeródromos, 5a Edición, Julio de 2004, OACI, Montreal, Canadá

3 Manual de Diseño de Aeródromos. 3a Edición, 2006, OACI, Montreal, Canadá

de Diseño de Aeródromos (Doc 9157): Parte 2 – Calles de Rodaje, Plataformas y Apartaderos de Espera⁴, así como con la sección pertinente de la RAP 314.

Los requisitos mínimos para el sistema de rodajes del AICC son los siguientes:

- Características físicas mínimas que permitan la operación de aeronaves Clave E de la OACI. Dimensiones mínimas de 23 m de ancho, con 10,5 m de márgenes en cada borde y deberán tener sobre-anchos donde existan intersecciones con la pista, otras calles de rodaje y/o plataforma.
- La calle de rodaje paralela a la pista deberá ser como mínimo de 3,000 m de longitud empezando en el umbral de la pista 34.
- El eje de la calle de rodaje paralela a pista deberá situarse como mínimo a 182,5 m del eje de pista para cumplir con las SARPS para aeronaves Clave E.
- El conjunto de rodajes contará como mínimo con cuatro conexiones con la pista principal, incluyendo al menos una calle de salida rápida formando 31° con el eje de pista 34 que pueda acomodar mayoritariamente la salida de aviones Clave C.
- Una plataforma de viraje en extremo de pista 34 (ya que la calle de rodaje paralela no llega hasta el umbral 16), que permita el viraje de aviones Clave E.

Como ya se indica en el Plan Maestro referencial del AICC, disponible en la Sala de Datos, la gran mayoría de las operaciones se realizarán por la pista 34.

La posición de las calles de rodaje viene determinada por la flota de aviones que vuela regularmente al Aeropuerto. Se recomienda que el proyecto siga las guías del apéndice 9 de la Circular de la FAA 150/5300-13, Airport Design⁵ lo cual ha sido desarrollada en base a información obtenida en varios aeropuertos. Se adjunta la tabla presentada en la Circular como referencia.

Distancia del Umbral a la salida	Pista mojada				Pista seca							
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
0 ft (0 m)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
500 ft (152)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
1000 ft (305 m)	4	0	0	0	6	0	0	0	13	0	0	0
1500 ft (457 m)	23	0	0	0	39	0	0	0	53	0	0	0
2000 ft (610 m)	80	0	0	0	84	1	0	0	80	1	0	0
2500 ft (762 m)	84	1	0	0	99	10	0	0	99	10	0	0
3000 ft (914 m)	96	10	0	0	100	39	0	0	100	40	0	0
3500 ft (1067 m)	99	41	0	0	100	81	2	0	100	82	9	0
4000 ft (1219 m)	100	80	1	0	100	98	8	0	100	98	26	3
4500 ft (1372 m)	100	97	4	0	100	100	24	2	100	100	51	19
5000 ft (1524 m)	100	100	12	0	100	100	49	9	100	100	76	55
5500 ft (1676 m)	100	100	27	0	100	100	75	24	100	100	92	81
6000 ft (1829 m)	100	100	48	10	100	100	92	71	100	100	98	95
6500 ft (1981 m)	100	100	71	35	100	100	98	90	100	100	100	99

4 Manual de Diseño de Aeródromos: Parte 2 – Calles de Rodaje, Plataformas y Apartaderos de Espera, 4a Edición, 2005, OACI, Montreal, Canadá

5 Advisory Circular 150/5300-13, Airport Design Change 15, Diciembre 2009, FAA, Washington, DC, USA

7000 ft (2134 m)	100	100	88	84	100	100	100	98	100	100	100	100
7500 ft (2286 m)	100	100	97	84	100	100	100	100	100	100	100	100
8000 ft (2438 m)	100	100	100	93	100	100	100	100	100	100	100	100
8500 ft (2591 m)	100	100	100	99	100	100	100	100	100	100	100	100
9000 ft (2743 m)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tabla 1. Porcentajes de Utilización Acumulativa de Salida de la Pista

Fuente: Apéndice 9, Circular 150/5300-13 de la FAA, Airport Design incluyendo Cambio 15, Diciembre 2009

A continuación se resumen en las siguientes dos tablas describen las dimensiones y separaciones para aeropuertos de Clave 4E que deberán cumplirse (SARPS OACI).

Descripción de las instalaciones	Clave 4E
Ancho de la pista de aterrizaje	45,0
Ancho de los espaldones o márgenes de pista	7,5
Ancho de franja de pista	300,0
Ancho de franja de pista bien nivelada	150,0
Longitud del Área de seguridad de Extremo de Pista	240,0
Ancho de las Calles de Rodaje	23,0
Ancho de Espaldones/ Márgenes de calle de rodaje paralela	10,5
Ancho de Franja de Calle de Rodaje	95,0
Ancho de Franja de Calle de Rodaje bien nivelada	44,0

Tabla 2. Dimensiones y Normas Recomendadas para Instalaciones del Lado Aire (en metros)

Fuente: Anexo 14 de la OACI

	Código 4E
Eje de pista por instrumentos a eje de calle de rodaje paralela	182,5
Eje de pista por instrumentos a área de estacionamiento de aeronaves ^(*)	296,0
Eje de calle de rodaje a eje de calle de rodaje paralela	97,5
Eje de calle de rodaje a objeto	67,5
Eje de Calle de rodaje de rampa a objeto	50,5

Tabla 3. Recomendaciones para las Separaciones Mínimas del Lado Aire (en metros)

^(*) Con base a un B747-400 estacionado en la rampa y al mismo nivel de la pista

Fuente: Anexo 14 de la OACI

2.3 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

Las características mínimas exigidas para la plataforma de estacionamiento de aeronaves son las siguientes:

- Deberá disponer de una zona de aviación comercial y otra zona de aviación general diferenciadas.
- Deberá tener una separación mínima con el eje de pista que permita que la cola de todas las aeronaves estacionadas no penetren las superficies limitadoras de obstáculos. Si se considera una aeronave Clave E, se considerará la cola del B747-400 (19,6 m).

Usando como criterio general este modelo de avión, el límite de estacionamiento de la plataforma debería ubicarse como mínimo a 290 m del eje de la pista, aunque la distancia podría ser menor dependiendo de la cota relativa de la plataforma con respecto a la cota de la pista. No deberá haber penetraciones en la superficie de transición de la pista excepto en casos excepcionales como puede ser la torre de control.

- Las dimensiones de plataforma comercial deberán tener capacidad para poder acomodar en la fase de apertura un mínimo de 12 posiciones de aeronaves comerciales: una (1) para un avión Clave E, otra para un (1) avión Clave D y las restantes diez (10) para aviones Clave C.

Al menos 8 de estas posiciones deberán ser posiciones de contacto y disponer de acceso a puentes de abordaje de la terminal. Aquellas aeronaves comerciales que no están embarcando o desembarcando y permanezcan más de dos horas en el aeropuerto se podrán ubicar en posiciones remotas cerca de la terminal.

Tipo de puestos	Apertura	Ampliación
Aviación General (Clave A)	10 (+ 2 H)	10 (+ 2 H)
Posiciones Clave C	10	12
Posiciones Clave D	1	2
Posiciones Clave E	1	1
Total Puestos para Aeronaves Comerciales	12	15

Tabla 4. Posiciones de Estacionamiento de Aeronaves Comerciales en el AICC

La configuración de posiciones de estacionamiento en contacto con el edificio terminal debe disponer las distancias de seguridad y solapes que al menos permitan la convertibilidad de 5 posiciones Clave C a 3 posiciones Clave D.

- El proyecto podrá proponer una distribución de puestos de estacionamiento equivalente a la anterior, siempre que se justifique debidamente mediante estudio aeronáutico la previsión de operaciones en hora de diseño.
- La distancia mínima entre el edificio terminal y las aeronaves estacionadas en plataforma será de 30 m, de modo que se pueda albergar una calle de servicio por la que puedan transitar los vehículos que atienden a los aviones estacionados en plataforma. Se podrá modificar justificadamente esta distancia siempre y cuando los puentes de abordaje/mangas tenga las pendientes adecuadas que cumplan con las normas del documento de *Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities*⁶ que es parte del *American with Disabilities Act* de 1991 de los Estados Unidos.
- La plataforma deberá tener márgenes de 10,5 m de ancho, luces de borde e iluminación de plataforma con proyectores (torres mega) cuya iluminancia deberá calcularse bajo un método reconocido por la OACI.
- La plataforma deberá contar con un sistema de separación de hidrocarburos del agua pluvial (balsas de separación de hidrocarburos de lado aire).
- Las áreas que se deben prever en la zona de estacionamiento de aeronaves en la zona de plataforma próxima al edificio terminal son:

6 Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities: ADA Standards for Accessible Design, Code of Federal Regulations 28 CFR Part 36, Revisada en Julio de 1994, Department of Justice, Washington, DC, USA <http://www.ada.gov/adastd94.pdf>

- ESA: Área de espera de equipos. Todas las posiciones deben disponer este tipo de zonas con objeto de que la atención a la aeronave sea inmediata
- EPA: Área de estacionamiento de equipos. Estas áreas deben dar servicio a un grupo de aeronaves. En ellas se alojan los equipos en reposo con acceso a las vías de servicio en plataforma. El objetivo es de disponer de estas áreas dispersas por plataforma, evitando desplazamiento largos de los equipos y personal
- NPA: Área de prohibición de estacionamiento de equipos. En estas áreas no se pueden estacionar equipos debido al barrido que realiza la manga de embarque.

Las ampliaciones de la plataforma estarán sujetas a los niveles de actividad en los períodos punta como el tiempo que las aeronaves permanecen normalmente en la rampa.

2.4 Movimientos de tierras

Los movimientos de tierras asociados a las instalaciones del lado aire deberán optimizarse tomando en cuenta la topografía del entorno existente. En el caso de la pista, calles de rodaje y plataformas, deberán cumplir con los SARPS de la OACI y con las directrices de la RAP 314 para las correspondientes pendientes longitudinales y transversales.

Los requisitos mínimos para la ejecución de los movimientos de tierras son los siguientes:

- Los rellenos deberán ejecutarse mediante una solución técnica que garantice una capacidad portante mínima igual o superior a CBR7; en la valoración de los terraplenes. Los fondos de caja deberán ejecutarse bajo el mismo criterio, empleando los métodos de estabilizado del terreno que se determinen necesarios en el estudio técnico correspondiente.
- El proyecto deberá tomar en cuenta la hidrología de la zona y buscar medidas que ayuden a la mitigación de los impactos asociados con los movimientos de tierra para el nuevo aeropuerto. Hay que considerar que en parte del área de desarrollo es el lecho de una antigua laguna, hoy desecada.

2.5 Pavimentos

Los pavimentos de las instalaciones del lado aire deberán seguir las recomendaciones descritas en el Anexo 14 de la OACI, el Manual de Diseño de Aeródromos: Parte 3 – Pavimentos⁷, la RAP 314 y documentos tales como la Circular de la FAA AC 150/5320-6E *Airport Pavement Design and Evaluation*⁸ y la Circular de la FAA AC 150/5370-10^a *Standards for Specifying Construction of Airports*. Los requerimientos mínimos que deberán cumplir los pavimentos de lado aire del AICC son los siguientes:

- El cálculo de pavimentos del lado aire deberá tomar en cuenta la resistencia de la subrasante, la flota típica de aviones que se anticipa que vuele regularmente al nuevo aeropuerto y la aeronave crítica de la flota que opere habitualmente en el aeropuerto. El PCN de los pavimentos deberá adecuarse al ACN de las flotas esperadas, incluidos el A340 y el B747.
- El cálculo debe prever que los pavimentos resistan adecuadamente los tráfcos esperados durante un mínimo de 15 años mediante un programa de mantenimiento preventivo habitual en aeropuertos.

7 Manual de Diseño de Aeródromos: Parte 3 – Pavimentos, 2a Edición, 1983, OACI, Montreal, Canadá

8 Circular AC 150/ 5320-6E, Airport Pavement Design and Evaluation, Septiembre 2009, FAA, Washington, DC, USA

El Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc 9137): Parte 2 – Estado de la Superficie de los Pavimentos⁹, las Circulares de la FAA AC 150/ 5320-17, *Airfield Pavement Evaluation and Rating Manuals*¹⁰ y AC 150/ 5335-5A, *Standardized Methods of Reporting Airport Pavement Strength*¹¹ deberán ser usadas para evaluar la condición de los pavimentos.

- Los pavimentos del lado aire deben ser diseñados para facilitar el drenaje de las escorrentías producto de la precipitación pluvial en el área.

El Anexo 14 de la OACI y sus Manuales asociados de Diseño de Aeródromos proveen las pendientes transversales que ayuden a drenar las instalaciones del lado aire. La Circular de la FAA AC 150/ 5320-5C, *Surface Drainage Design*¹² provee las normas y lineamientos de como diseñar los drenajes de las instalaciones del lado aire.

2.6 Instalaciones de salvamento y extinción de incendios

Las instalaciones de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) deberán cumplir con los SARPS de la OACI y la RAP 314. De acuerdo al Anexo 14-OACI y el Manual de Servicios de Aeropuertos: Parte 1 – Salvamento y Extinción de Incendios¹³, la categoría del aeródromo se definirá por el avión de mayor longitud y anchura máxima del fuselaje que haya, por lo menos.

- El proyecto de aeródromo deberá considerar las instalaciones del SEI que permitan la operación del aeródromo en apertura al menos bajo categoría 7 de nivel de protección según la OACI, que incluye aviones entre 39 m a 49 exclusive y 5 m de ancho de fuselaje. Dentro de esta categoría están la familia de los A-320 y B-737. Por tanto, se requerirá por lo menos equipamientos e instalaciones para tres vehículos de salvamento y extinción de incendios. (El Manual de Servicios de Aeropuertos correspondiente de la OACI describe en mayor detalle los tipos de vehículos requeridos para emergencias).

- En función del tráfico previsto, podrá requerirse lo especificado para la Categoría 8 de nivel de protección OACI, esto es, si se realizan 700 operaciones o más durante los tres meses consecutivos de mayor actividad mediante aeronaves con una longitud total de 49 a 61 m exclusive y una anchura máxima de 7m.

- El aeropuerto deberá mantener una reserva mínima de concentrado de espumas y agentes complementarios equivalente al 200% de las cantidades de estos agentes que han de requerir los vehículos de salvamento y extinción de incendios.

La ubicación y accesos del edificio del SEI deberán permitir la respuesta a las emergencias, con un tiempo de respuesta igual o inferior a tres minutos incluyendo los extremos de cada pista operacional en condiciones óptimas de visibilidad y superficie.

El edificio SEI deberá disponer de un dispensario médico para atender personas que requieran de asistencia médica por diferentes razones de salud, incluyendo mal de altura/soroche.

9 Manual de Servicio de Aeropuertos: Parte 2 – Estado de la Superficie de los Pavimentos, 4a Edición, 2002, OACI, Montreal, Canadá

10 Circular AC 150/ 5230-17, Airport Pavement Evaluation and Rating Manuals, Julio 2004, FAA, Washington, DC, USA

11 Circular AC 150/ 5335-5A, Standardized Method of Reporting Airport Pavement Strength, Septiembre 2006, FAA, Washington, DC, USA

12 Circular AC 150/ 532 FAA, Washington, DC, USA 0-5C, Surface Drainage Design – Change 1, Septiembre 2008, FAA, Washington, DC, USA

13 Manual de Servicios de Aeropuertos: Parte 1 – Salvamento y Extinción de Incendios, 3a Edición, 1990 OACI, Montreal, Canadá

- El proyecto deberá contemplar una instalación próxima al aeropuerto en la cual los bomberos del SEI pueden realizar prácticas rutinarias de entrenamiento.

El Anexo 14 – OACI, la RAP 314 y el Manual especifican la concentración y el régimen de descarga de agua, espuma y agentes complementarios para cumplir con los SARPS de la categoría 7 y 8. Existen dos tipos de espuma que poseen diferentes tipos de eficacia, A y B, y así se denota en la tabla adjunta.

La evaluación del tiempo de respuesta frente a emergencias deberá tomar en cuenta que, debido a la altitud del aeropuerto, el tiempo de aceleración y *performance* de los vehículos será menor que si se encontrase cerca del nivel del mar. Por lo tanto sería ideal ubicarlo en un punto medio entre ambas cabeceras para así cumplir con los SARPS de la OACI.

Categoría de Aeródromo	Espuma de Eficacia de Nivel A		Espuma de Eficacia de Nivel B		Agentes complementarios	
	Agua (litros)	Régimen de descarga (litros/minuto)	Agua (litros)	Régimen de descarga (litros/minuto)	Modulador químico (litros)	Régimen de descarga (litros/minuto)
7	18,200	7,900	12,100	5,300	225	2,25
8	27,300	10,800	18,200	7,200	450	4,5

Tabla 5. Especificaciones para Salvamento y Extinción de Incendios. Categorías 7 y 8 de la OACI

Nota: Las cantidades de agua que se indican en la tabla se basan en la longitud total media de los aviones de la categoría correspondiente

Fuente: Anexo 14 – Aeródromos: Volumen I – Diseño y Operaciones de Aeródromos

Consecuentemente, la estación del SEI deberá tener una calle de acceso directo a las instalaciones del lado aire para así responder rápidamente a las emergencias. Para planificar y diseñar la estación se recomienda seguir las normas de la Circular de la FAA AC 150/ 520-15A, *Aircraft Rescue and Firefighting Station Building*¹⁴. El edificio del SEI deberá disponer de instalaciones adecuadas para alojar a los bomberos en horario H24.

Debido a que el aeropuerto va a estar ubicado en un sitio relativamente aislado, la estación de SEI deberá estar preparada para combatir un incendio grave en el edificio terminal y en caso de que el propio sistema de extinción del edificio agote su funcionamiento; por lo tanto deberá de proveerse de un depósito adicional con agentes de extinción segregados del componente aeronáutico.

3. Requisitos técnicos mínimos de la torre de control y navegación aérea

La ubicación, dimensiones y características de la torre deberán ser tales que en todo caso permitan observarse los criterios de ergonomía para facilitar las tareas técnicas y operativas, de los profesionales que deban desempeñar en ella su servicio en sus puestos de trabajo.

La infraestructura física de la torre de control típicamente consta de un cabina, lugar desde el que se llevan a cabo las funciones propias del control de tránsito de aeródromo, sobre el cual se encuentra una azotea en la que, generalmente, se instalan antenas de comunicaciones y otros elementos electrónicos y de protección contra rayos.

Por debajo de la cabina se alojarán la entreplanta técnica, una sala de equipos y un área de descanso de los controladores.

¹⁴ Advisory Circular AC 150/5210-15A, Aircraft Rescue and Firefighting Station Building, FAA, Septiembre 2008, Washington, DC, USA

3.1 Emplazamiento de la torre

Se deberá seguir las normas generales de la FAA para la ubicación y altura adecuadas para la ATCT. Están definidas y descritas en la Orden 6480.4A, *Airport Traffic Control Tower Siting Process*¹⁵.

Para establecer el emplazamiento de la torre de control se tendrán en cuenta entre otros los siguientes requerimientos para que desde la cabina se pueda suministrar el servicio encomendado:

- Requerimientos de visión desde la cabina
- Requerimientos de cumplimiento con Superficies Limitadoras de Obstáculos (OAS)
- Superficies necesarias y dimensiones suficientes, para las distintas dependencias que componen la Torre de Control
- Requerimientos en materia de Prevención de Riesgos Laborales

Requerimientos de visión desde la cabina

- El emplazamiento y la altura de la cabina deberá situarse de manera que al nivel normal de los ojos (alrededor de 1,3 m del suelo de la cabina, en posición sentada), el controlador pueda conseguir el campo de visión que permita discernir entre las aeronaves y entre éstas y los vehículos que se hallen en la misma pista o en distintas pistas o calles de rodaje, y observar asimismo, las aeronaves que circulen en las inmediaciones del aeródromo, especialmente los circuitos de tránsito, aeródromo y trayectorias de entrada/salida.
- Para cumplir lo anterior el emplazamiento de la torre debe de cumplir como mínimo, lo establecido en el documento 6480.4 de la FAA (35 min \approx 1,02 %) siendo deseable que el punto de visión del controlador en la cabina y a cada uno de los umbrales de las pistas del aeropuerto formen, a ser posible, una pendiente de al menos 1,5 % y conveniente el 1,6%.
- El emplazamiento, la altura y la orientación de la cabina, deberán facilitar desde el punto de vista ergonómico la tarea del controlador aéreo, siempre y cuando las circunstancias operativas, físicas y orográficas lo permitan.

Requerimientos de cumplimiento de las superficies limitadoras de obstáculos (OAS)

- La torre de control y sus instalaciones de apoyo no debería vulnerar las superficies limitadoras de obstáculos establecidas en el Anexo 14 de OACI (Aeródromos). En el caso en el que sí vulnera, no debe penalizar de manera inasumible los mínimos de altitud en caso de la prevista implantación de maniobras de aproximación instrumental de precisión ILS, según se establece en el método de las superficies de evaluación de obstáculos (OAS) que se define en el DOC 8168 PANS/OPS de OACI. Es decir, la Torre no debiera constituirse en el obstáculo que determine los mínimos de altitud.

Requerimientos de superficies necesarias

- El emplazamiento seleccionado para la torre de control tendrá que disponer de una superficie mínima que permita dar cabida, no sólo a la propia torre, sino a todas las edificaciones e instalaciones de sus dependencias anejas.

15 Order 6480.4A, Airport Traffic Control Tower Siting Process, Abril 2006, FAA, Washington, DC, USA

- El edificio de la Torre de Control del Aeropuerto deberá proporcionar los espacios requeridos y cumplir los requisitos aquí descritos para facilitar las funciones que se desarrollarán en dicha dependencia. Por lo tanto deberán ser tenidos en cuenta en el Pliego de Prescripciones Técnicas del proyecto constructivo.

Emplazamiento seleccionado

- Del análisis y estudios de los apartados anteriores, se seleccionara un emplazamiento para la nueva Torre de Control y sus dependencias que se indicara en un plano de aeródromo, se indicará la cota de la altitud del falso suelo de la cabina, y la cota máxima de la obra civil del edificio de la Torre incluyendo aire acondicionado y antenas que se instalen en la azotea.

3.2 Características mínimas de la TWR

Cabina

Estos requisitos tienen por objeto proporcionar espacio suficiente para acomodar las consolas de trabajo y elementos integrantes, conseguir una visión adecuada de los circuitos del aeródromo y área de maniobras, reduciendo al máximo las reflexiones adversas en los cristales, y obtener el entorno más adecuado para realizar las funciones propias de control de tránsito aéreo de aeródromo.

- La **forma y dimensiones** deberán calcularse evitando la obstrucción del campo de visión del controlador y respetando las superficies de limitación de obstáculos. La distancia entre las consolas y cristaleras será la mínima posible. Las dimensiones de los muebles del Sistema Víctor son:

- Mueble controlador: Ancho: 1,605 m, Fondo: 0,965 m, Alto: 1,025 m
- Balizamiento: Ancho: 0,535 m, Fondo: 0,965 m
- Impresora: Ancho: 0,3 m, Fondo: 0,965 m

- Al objeto de eliminar reflejos, las **superficies y elementos interiores** se utilizarán colores oscuros y uniformes con textura mate no reflectante.

- El diseño e instalación de techos, ventanas, muros, etc. deberá tener la capacidad de **aislar acústicamente** el ruido proveniente del exterior (aeronaves, equipos de climatización, etc.).

- Asimismo, para los elementos que se ubiquen en la cubierta de la cabina, se evitará que se produzca y transmita cualquier tipo de **vibración** al interior de la cabina que impida el normal desarrollo de las actividades propias del servicio de control. El proyecto deberá contemplar la normativa sobre vibraciones y oscilaciones.

- El diseño e instalación de las **ventanas y cristales de la cabina**, se hará de forma que se proporcione la máxima visión de los circuitos de aeródromo y área de maniobras del aeropuerto. Tendrán una inclinación de 15° respecto a la vertical.

- El grosor de los cristales será el adecuado y necesario en función de sus dimensiones y de las presiones del viento más fuertes registradas en el lugar donde se vaya a construir la cabina. El espacio entre las dos capas de cristal será el mínimo posible pero incluyendo los correspondientes márgenes de seguridad en sus valores máximos.

- Los ventanales se construirán con un marco de metal no corrosivo o compuesto plástico. Estarán ajustados al cristal a prueba de pérdida o entrada de aire, agua o vapor.
- Los marcos de las ventanas se diseñarán de forma que se reduzca su número al mínimo posible y con la mínima sección que permita soportar el cristal, teniendo en cuenta su peso y las componentes máximas de viento del lugar todo ello para facilitar al máximo la visibilidad del exterior.
- Se dotarán los ventanales de un sistema automatizado de parasoles, para evitar el exceso de radiación solar directa. Su resistencia mecánica deberá soportar los vientos máximos dominantes y racheados, con los coeficientes de seguridad apropiados. El proyecto y su ejecución, deberán reflejar la velocidad máxima de viento que es capaz de soportar la cabina. Los vidrios de seguridad serán fragmentables.
- La distancia entre el falso suelo y el falso **techo de la cabina** será de 3 m. El **suelo de la cabina** será registrable (sin desniveles) con una altura mínima de 0,5 m, para la distribución del cableado y del sistema de climatización.
- El material de acabado del suelo será antiestático ignífugo con una superficie que permita el fácil deslizamiento de las sillas provistas de ruedas. El interior de los falsos suelos deberá ser tratado con pintura anti-polvo.
- Para facilitar al máximo la visibilidad exterior, el número de **soportes estructurales** no excederá del número de lados de la cabina. Su diseño será de forma que el tamaño de la sección de las mismas se reduzca al mínimo posible, utilizando el material más resistente que así lo permita.
- El **acceso a la parte superior de la Torre**, se realizará por ascensor y escalera, de acuerdo a la legislación en materia de Seguridad y Prevención de Riesgos Laborales.
- El acceso a la cabina se hará desde el piso inferior. La escalera de este acceso deberá ir provista de pasamanos en ambos lados y de peldaños recubiertos de material no deslizante, siendo su ancho libre de al menos 1 m entre pasamanos. La inclinación de la misma no excederá los 35°. La dimensión del peldaño no será inferior a 30 cm de fondo horizontal ni excederá los 18 cm de altura.
- Alrededor de la cabina se proporcionará una galería para facilitar la limpieza externa de los cristales. El acceso a la misma se hará, a ser posible, por la escalera de acceso a la cabina. Esta galería deberá estar dotada de una toma de agua corriente con su correspondiente desagüe, para facilitar la limpieza de los cristales. La anchura de la galería será suficiente para que las operaciones de limpieza y mantenimiento del exterior de la cabina, se efectúe de manera sencilla.
- Se dotará al suelo de la cabina de una trampilla de 1 x 1,20 m que comunique directamente con el nivel de la planta donde termina el ascensor/es de la Torre, o se diseñará el ancho de las escaleras de acceso al cabina, y su arco de giro de forma que permita el traslado de muebles Víctor y/o mesa de supervisión.
- Es necesario disponer en la cabina de la torre de: Iluminación de puesto de trabajo y a nivel del suelo.
- La cabina deberá contar con un **sistema de climatización** aire/aire que permita mantener el grado de humedad y pureza del aire adecuados para las área de trabajo



de los controladores, estando así mismo provisto de dispositivos de renovación del aire.

- Se precisa de un **sistema de climatización aire/aire independiente** para el equipamiento de los sistemas de N.A. (solo frío) del de ambiente para asegurar un correcto funcionamiento de los mismos. Dada la criticidad de estos sistemas, la redundancia de los equipos de refrigeración del equipamiento se hace necesaria. En la sala cabina existirá bajo el suelo técnico, doble anillo de conducción de aire independiente, uno dedicado a la impulsión del aire frío y otro dedicado a su retorno, evitando así su expulsión al medio ambiente.

Cubierta de la cabina (campo de antenas)

La cubierta está situada inmediatamente encima de la cabina. En ella se albergan, normalmente antenas de radio, VDF y otros elementos electrónicos y protección contra rayos.

- El suelo de la cubierta de la cabina y los elementos que se instalen en el mismo deberán estar debidamente preparados para que en ningún caso dejen de cumplirse los requisitos relacionados con la eliminación de transmisión de vibraciones y ruidos especificados para la cabina.
- El acceso a la cubierta de la cabina (campo de antenas) se realizará por la parte interior al mismo, mediante escalera extensible y escamoteable, situada en el techo de la cabina, con la adecuada protección de apertura y sellado de la superficie exterior. La ubicación de esta, será aquella que, en la posición abierta, menos afecte a la operatividad de la Torre y la visibilidad de los circuitos de aeródromo.

En el tejado de la torre se colocara un mástil para la instalación de antenas GPS, deben tener una visibilidad completa cenital y aunque no requiere demasiada altura debe ser tal que se evite la ocultación.

- En esta cubierta se instalará una toma de fuerza de intemperie y una toma telefónica.
- Se contemplará un sistema de subida de materiales desde el nivel de la entreplanta técnica que puede ser, mediante grúa provista de brazo extensible para su repliegue al interior de la cubierta cuando no se usa, o bien plataforma elevadora desde el punto inferior al superior de la cabina. La carga mínima de estos elementos elevadores será de 500 Kg.
- Se instalarán puntos bajantes de canalización de magnitud suficiente, en cuatro coordenadas distribuidas hasta el falso suelo de la cabina, para los cables de antenas y sistemas necesarios instalados en la cubierta.

3.3 Entreplanta técnica

En la entreplanta técnica se alojarán los aseos de personal, aquellos equipos electrónicos de apoyo a los equipos instalados en la cabina y que por sus características deben estar próximos entre sí.

Todos los elementos de suelos, techos, superficies y elementos interiores, serán fácilmente registrables, desmontables o panelables.

Su altura libre no será inferior a 2,5 m. Desde ella podrá accederse al falso suelo de la cabina en las zonas que sean necesarias y que se determinen.

En esta área estarán integrados, pero diferenciados, los siguientes espacios:

- Área para el equipamiento electrónico asociado a los radio-enlaces directivos, área para albergar aquellos equipos cuyas características requieren estar muy próximos a los equipos de la cabina, para lo que se requieren 20 m².
- Área para los equipos de balizamiento del sistema de mando y presentación de ayudas visuales, para lo que se requieren 10 m².

3.4 Área de descanso

La sala de descanso se proporciona para el personal que presta servicio en la Torre de Control y estará equipada con los elementos propios para este tipo de uso. La ubicación de la misma dependerá de la solución arquitectónica que se determine, teniendo en cuenta que debe encontrarse a una distancia razonable de la cabina y se dispondrá de aseo en esta sala, o en sus proximidades.

- El área de descanso estará situada lo más próxima posible a la cabina.
- Cuando se vaya a prestar servicio H24, se dispondrá de un área de descanso nocturno con el número de dormitorios individuales necesarios de 10 m² cada uno, incluyendo cuarto de aseo con ducha en cada uno de ellos.

3.5 Sala de equipos

La sala de equipos aloja todos los equipamientos de navegación aérea asociados a los servicios prestados desde la torre.

Esta sala estará dotada de suelo registrable con una altura mínima de 60cm (de material ignífugo y deberá soportar el peso de los armarios de comunicaciones y demás elementos que se instalen. Los soportes del suelo elevado, generalmente metálicos, estarán conectados a tomas de tierra y deberán ser capaces de soportar, al menos un peso de 600 Kg/m²) para la conducción de cableado y del sistema de climatización. La altura entre el falso suelo y el falso techo no será inferior a los 2.8 m, teniendo al menos una puerta de acceso a la misma de 2 m de ancho, para permitir la entrada y salida de equipos e instrumental de grandes dimensiones.

El espacio que se proporcione deberá también facilitar los futuros cambios de nuevas generaciones de equipos, de forma que se puedan subsistir simultáneamente, durante el periodo de transición de una generación a otra, ambas configuraciones sin interferir las labores propias de mantenimiento.

La Sala de Supervisión Técnica irá situada e integrada dentro de Sala de Equipos, es aconsejable que se encuentre mamparizada, en una zona desde la que sea posible ver la mayor parte de la Sala de Equipos, convenientemente aislada de ruidos, y con acceso a la de equipos para la supervisión del equipamiento sito en ella.

Se dispondrá de espacio para los Talleres y Almacenes necesarios teniendo en cuenta el volumen de los equipos a revisar, utillaje, repuestos y personal necesarios.

El aire acondicionado de las salas técnicas cumplirá los mismos requisitos de climatización y de ruido descritos para la cabina, siendo independiente de éste.

Los equipos de climatización serán autónomos por plantas e independientes en las dependencias y áreas así contempladas.

Se dispondrán de las canalizaciones necesarias para enlazar las dependencias de la TWR con las del Aeropuerto, e instalaciones de N. A. tales como la central Eléctrica, comunicaciones de datos, etc.

Todas las entradas de cableado a la TWR serán por canalizaciones de secciones adecuadas, que conectarán con las del Aeropuerto.

Además, existirá una entrada adicional desde la Central Eléctrica y con recorrido alternativo que la una con la Torre.

Todas las entradas de cableado a la TWR serán por canalizaciones ó galerías a una sala, con linde exterior de dimensiones mínimas de 2,0 x 2,0 m. y con una profundidad de 0,5 m. sobre el nivel del terreno y falso suelo registrable en toda su superficie.

El suelo de la cabina será practicable desde la entreplanta técnica para el cableado en donde sea necesario.

El suministro de energía de continuidad es responsabilidad de la unidad de mantenimiento del centro y el expediente de construcción contemplará la instalación de los cuadros eléctricos y el tendido del cableado correspondiente para alimentar todos los elementos de sistemas de información (equipos de comunicaciones, servidores, puestos de usuarios, etc.)

Para los equipos ubicados en los cuartos de comunicaciones y CPDs (equipos de comunicaciones y servidores) se dotará de acometidas dobles de energía provenientes de cuadros distintos que aseguren una mejor redundancia.

Se reservarán espacios cerrados para la instalación de los centros de cableado y CPD (equipos de comunicaciones y servidores).

3.6 Áreas de gestión administrativa

Para el desarrollo de la gestión administrativa y como apoyo técnico de las funciones de control y de mantenimiento de la Torre de Control, deberán proporcionarse las correspondientes áreas y espacios útiles y diferenciados. Se instalará en esta área un sistema de parasoles o similares en ventanas. La solución se aplicará al resto de la edificación.

3.7 Ascensores y montacargas

La torre de control estará dotada de ascensores. Uno de ellos tendrá capacidad para una carga de 450 Kg, y estará preparado para hacer funciones de montacargas.

- Deberá estar previsto el acceso para los equipos a instalar en sala de equipos teniendo en cuenta que las dimensiones de los racks pueden ser de hasta 800x800x2300 mm por tanto las puertas de acceso deberán tener unas condiciones de altura distintas de la estándar.
- Se preverá un ascensor lo más ancho posible para acceso al cabina de la torre.
- El recorrido del montacargas será desde el nivel de cota 0, hasta la entreplanta técnica inclusive.
- Los ascensores deberán estar dotados de un automatismo que en caso de parada, falta de energía o emergencia, se posicione en la planta cero y abra las puertas.

3.8 Energía

Deberá proporcionarse un sistema de energía independiente para la TWR y sus dependencias para los sistemas de N.A siguiendo la Normativa de Navegación Aérea en vigor.

El área destinada para los elementos de energía, en la que se ubicarán los cuadros de baja tensión y baterías de los equipos de N.A, estará en la planta baja y debiera estar próximo a la Sala de Equipos de Navegación Aérea.

3.9 Otras condiciones

En lo posible, se respetará que los elementos redundantes estén separados físicamente, tal que cualquier incidencia en uno no afecte al elemento redundante.

3.10 Aparcamientos

Se deberá proporcionar el número de plazas adecuado para el personal que presta el servicio en la Torre de Control, Controladores, Mantenimiento, etc.

3.11 Detección y extinción de incendios

Todo los espacios de la Torre estarán dotados de un sistema de detección y extinción adecuados según las necesidades y equipos instalados en cada dependencia, con sensores ubicados en cada una de éstas, incluyendo falsos suelos, falsos techos, patinillos, etc. con:

Detección en todas las dependencias de la Torre, con los detectores adecuados según el caso.

Extinción automática en todas las salas, en Centro de Transformación, sala de grupo electrógeno (si lo hubiera), y sala de cuadros. El sistema y agente extintor podrá ser mixto y adecuado a cada zona:

- Zona habitable: automático con disparo de desinhibición manual, y con preferencia de agente de inocuidad adecuada a las personas
- Rack's y falsos suelos y techos: Automático, y con preferencia de agente de efectividad máxima, e inocuidad adecuada a las instalaciones y equipamiento electrónico, contemplando su difusión y adecuación en la zona personas
- Sala de cuadros: Extinción automática pero localizada y agente de efectividad máxima, e inocuidad adecuada al equipamiento eléctrico, contemplando su difusión en la convivencia aún ocasional con personas

Los agentes deberán ser en todo caso los legalmente aceptados, y formalmente certificados, que respeten la conservación del medio ambiente y minimicen los riesgos a las personas. Se podrán utilizar de forma alternativa sistemas de gases y/o agua nebulizada y seguros de disparo que garanticen igualmente el respeto del medio y las personas.

La torre contará con una instalación de columna seca, desde el acceso exterior en el nivel de suelo hasta la altura de la cabina.

Capacidad de crecimiento del edificio

Dado que una torre de control se proyecta para que de servicio durante un periodo largo de tiempo, se hace necesario reservar espacio con objeto de hacer frente a la necesidad futura de crecimiento del edificio.

Esta reserva debe hacerse desde el principio con objeto de ir por delante de acontecimientos imprevistos que pudieran comprometer la expansión. Así, se recomienda que el edificio se diseñe para que tenga capacidad de expansión de manera que las superficies de las áreas más críticas anteriormente descritas, exceptuada su parte superior (cabina, entreplanta técnica, etc. las cuales considerarán esos incrementos, ya de partida.), puedan incrementarse en un 20 %.

4. Equipamientos mínimos de navegación aérea

El Anexo 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas suministra los criterios técnicos sobre el equipamiento y sistemas de navegación aérea. También se deben tener en cuenta las especificaciones del Manual de Diseño de Aeródromos Parte 5 – Sistemas Eléctricos para asegurar que los equipos tengan servicio continuo y confiable.

El AICC deberá contar con equipos de aeronavegación de última generación, a fin de que en el AICC se realicen operaciones seguras, teniendo en cuenta su elevación y las condiciones meteorológicas de la zona. Se ha previsto los siguientes conjuntos de sistemas y equipamientos, los cuales deberán contar con las garantías correspondientes:

- **Sistemas de ATM y Torre de Control:** son aquellos sistemas instalados en torre de control y en los centros de control del tráfico aéreo que tienen como objetivo la gestión del tráfico aéreo en ruta, aproximación, rodaje y despegue.
- **Sistemas y equipamientos de plataforma y área de maniobras:** son aquellos sistemas que son instalados en el lado aire (pista, calles de rodaje y plataforma) y que dan soporte a las operaciones de las aeronaves.

La siguiente figura muestra los sistemas necesarios a ser desplegados en el AICC, presentados según la clasificación anterior:

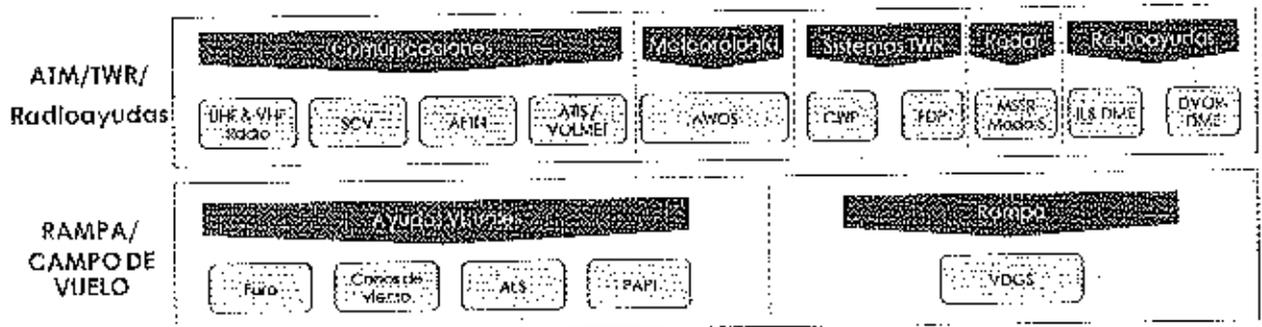


Figura 1. Sistemas Aeroportuarios a desplegar en el AICC

4.1 Sistemas de ATM y de torre de control

Comunicaciones radio UHF y VHF

El sistema de comunicaciones radio tiene por objeto dotar a la torre de control del aeropuerto de los canales radio necesarios para los servicios de control de tráfico aéreo.

- El AICC deberá contar con un sistema de este tipo que deberá incluir los equipos transmisores, receptores y antenas VHF/UHF para comunicaciones tierra / aire.

- El diseño del equipamiento Tx/Rx VHF incorporará software y hardware para control local y remoto de supervisión de los equipos del sistema y que deberá permitir una visualización objetiva del estado operacional de los equipos primario / secundario mostrando parámetros clave de dichos equipos.
- El sistema deberá permitir la selección de los equipos de reserva de cualquiera de los sitios remotos para situaciones de emergencia, el monitoreo local y remoto de la función del diagnóstico automático interno y la transferencia automática o manual de equipos primario o secundario.
- Las interfaces para el usuario deberán estar constituidas por unidades amigables configuradas en una estructura jerárquica de iconos y mapas para facilitar que el sistema de supervisión sea sofisticado y flexible para una expansión futura.
- La torre de comunicaciones VHF/UHF deberá instalarse en un lugar del campo de vuelo que permita preservar las servidumbres radioeléctricas del resto de equipamientos aeroportuarios, así como las suyas propias.

Sistema de comunicaciones por voz (VCS)

El equipo para el Sistema de Comunicaciones por Voz (*Voice Communication System*), constituye una herramienta técnica para la operación de los Servicios de Tráfico Aéreo (*Air Traffic Services* o ATS) tanto desde las instalaciones del ACC (centro de control de ruta), torre de control (TWR), desde las Instalaciones del servicio de Aproximación (*Approach* o APP), y desde puntos de simulación y entrenamiento.

- El AICC deberá contar con un sistema de comunicaciones VCS que deberá integrar voz y datos desde un interfaz de gestión tipo HMI (pantalla del controlador o *human machine interface*), desde el que se gestionarán de forma intuitiva los recursos de comunicaciones disponibles de los ATS.
- Además deberá incluir en este paquete un sistema de registro de las comunicaciones de Voz del Sistema de Control de Torre, que se registrará ininterrumpidamente gracias a un Sistema de Grabación/Reproducción diseñado de tal forma que no pueda perderse ninguna información de audio en las comunicaciones aeronáuticas.

Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas (AFTN)

La red AFTN es una red mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuestos como parte del Servicio Fijo Aeronáutico, para el intercambio de mensajes y/o datos entre estaciones fijas aeronáuticas que posean características de comunicaciones idénticas o compatibles. AFTN comprende varios actores dentro del sector de la aviación, incluyendo: proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP's), proveedores de servicios de aviación, autoridades aeroportuarias y agencias gubernamentales, entre otros.

- El AICC deberá contar con una red AFTN cuya infraestructura sirva para el intercambio de información vital para las operaciones de aeronaves, tales como mensajes de socorro, mensajes de urgencia, los mensajes de seguridad de vuelo, los mensajes meteorológicos, mensajes de programación regular de vuelos y mensajes aeronáuticos administrativos.
- Este paquete debe comprender todo el equipamiento necesario para la consulta y la creación de mensajes en formato AFT, mensajes con formato SITA (formato estándar de mensajes de aerolínea de la *Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques*) y un mínimo de 5 terminales remotas.

Sistema de información ATC automática (ATIS/VOLMET)

El *Automatic Terminal Information Service*, o ATIS, es una emisión continua de información no de control grabada para áreas terminales y aeropuertos con alta densidad de tráfico. Las emisiones ATIS contienen información esencial, tales como información meteorológica, configuración operativa de pista, aproximaciones disponibles, y cualquier otra información requerida por los pilotos, así como los NOTAM importantes. Los pilotos suelen escuchar una transmisión ATIS disponible antes de contactar con la unidad de control local, con el fin de reducir la carga de trabajo de los controladores y aliviar la congestión de frecuencias.

- El AICC deberá contar con un sistema tipo ATIS que permita la emisión de datos continua y repetitiva bajo los estándares aeronáuticos.
- Deberá instalarse de forma compatibles y con opción a complementarse con un equipamiento VOLMET
- El sistema deberá actualizar la información radiada automáticamente y de manera inmediata (ATIS, VOLMET, D-ATIS y D-VOLMET) cuando un cambio significativo se produzca como consecuencia de una entrada automática o manual para el sistema.
- La mayor parte de los datos de ATIS se deberán obtener automáticamente del sistema AWOS y de la red AFTN, además de las entradas manuales desde la posición de control ATIS.

Sistema de observación meteorológica del aeropuerto (AWOS)

Resultará fundamental disponer de sistemas capacitados para generar información meteorológica útil de forma manual y automática, que se fusione con la información proveniente de las estaciones meteorológicas, modelos e información recibida por diferentes fuentes meteorológicas y aeronáuticas. Se deberá disponer de un servicio meteorológico aeronáutico capacitado, ya que consistirá en la base fundamental para el desarrollo y construcción del aeropuerto.

- El AICC deberá disponer de un sistema de observación meteorológica del aeropuerto (estación meteorológica AWOS), correctamente integrado con el resto de sistemas ATM (ATIS, AFTN, etc.)
- Para garantizar la calidad, oportunidad y confiabilidad de la información y que se cumplan todos los requisitos necesarios marcados por la OACI y la OMM serán necesarias las herramientas mínimas de instrumentación, sensores, modelos, hardware/software de tratamiento de datos, etc.
- La estación AWOS deberá estar combinada correctamente para capacitar al centro de control la generación de información meteorológica, indispensable para los diagnósticos y pronósticos del tiempo fiables y de alta calidad y precisión.

Mobiliario y consolas para la torre de control (TWR/CWP)

- El AICC deberá disponer de 5 posiciones correctamente amuebladas (muebles Víctor) y equipadas con consolas de control del tráfico para los controladores aéreos, más un puesto para un supervisor del servicio.
- El mobiliario debe integrar las funciones de Comunicaciones, Vigilancia, FDP, meteorología y supervisión técnica.

Sistema avanzado de automatización para gestión de tráfico aéreo (FDP en la TWR)

El *Flight Data Processing*, o Sistema avanzado de automatización para gestión de tráfico aéreo. El sistema deberá proporcionar soporte estructurado de automatización de control de tráfico aéreo y servicios de gestión.

Deberá poder configurarse para su uso con el ACC de Chinchero-Cusco o con el TMA de Cusco. La afluencia segura y ordenada del tráfico aéreo se mejora al proporcionar a los controladores información totalmente integrada del tráfico aéreo, utilizando los datos procedentes de sensores de vigilancia, plan de vuelo, coordinación externa e Interna, información aeronáutica y meteorológica, enlaces de datos tierra-aire, safety nets y alertas y avisos de predicción y detección de conflictos.

La comunicación entre el sistema, controladores y otros operadores de control de tráfico aéreo se deberá implementar a través de un avanzado interfaz Hombre-Máquina (HMI) que debe incorporar los últimos avances y recomendaciones de los especialistas de EUROCONTROL y la OACI.

Las funcionalidades mínimas del sistema a instalar e implementar en la torre del AICC deberán ser:

- Un subsistema de proceso de datos de vigilancia (SDP) que implemente una metodología de seguimiento avanzada con configuración de SDP principal (primario) y standby (secundario).
- Un servidor de proceso de plan de vuelo (FDP), con amplia capacidad de proceso de mensajes adaptable a los requisitos nacionales.
- Alertas y avisos de conflictos de vigilancia (Safety Nets, SNETP) que avisen a los controladores de situaciones de conflictos inminentes o reales.
- Monitorización de conformidad y Detección de Conflictos a Medio Plazo (herramientas de control de tráfico aéreo, ATCTP) para facilitar la pronta resolución de problemas de autorización ATC.
- Proceso de gestión de afluencia (*flow*) de tráfico aéreo (ATFMP) para ayudar a organizar el tráfico en condiciones donde la demanda puede exceder la capacidad del espacio aéreo disponible, incluyendo función avanzada de predicción de afluencia.
- Proceso de datos de enlace tierra-aire (AGDLP), que ayude a reducir la carga de trabajo de pilotos y controladores al dar soporte a aplicaciones como Vigilancia Dependiente Automática (ADS-C) y Comunicaciones de Enlace de Datos Controlador-Piloto (CPDLC).

Radar secundario de vigilancia (SSR)

El radar secundario de vigilancia (SSR) es un sistema de radar que no sólo detecta y mide la posición de la aeronave, sino que también solicita información adicional de la propia aeronave, tal como su identidad, velocidad y altitud.

A diferencia de los sistemas de radar primario, que miden sólo la distancia y la demora de los objetivos mediante la detección de las señales reflejadas de radio, el SSR se basa en que sus objetivos estén equipados con un transponder de radar, que responde a cada señal de interrogación transmitiendo su propia respuesta que contiene los datos codificados.

- El radar SSR es necesario para cubrir el área del Aeropuerto en las funciones ATC de aproximación y maniobras en el aeropuerto.
- No será necesaria la instalación de un SSR para el AICC, siempre y cuando en el momento de apertura continúe operativo y en buen estado el actual radar SSR instalado por CORPAC para dar servicio al AIVA.

Radioayuda ILS (Instrumental Landing System)

El Sistema de Aterrizaje Instrumental (o ILS, del inglés: Instrument Landing System) será el sistema de ayuda a la aproximación y el aterrizaje establecido por OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) como sistema normalizado en todo el mundo. Este sistema de control deberá permitir que un avión sea guiado con precisión durante la aproximación a la pista de aterrizaje y, en algunos casos, a lo largo de la misma.

- EL AICC deberá disponer de una radioayuda ILS con categoría II para las aproximaciones por la pista 34.
- El sistema instalado deberá cumplir con los requerimientos de disponibilidad e integridad exigidos por la OACI en su Anexo 10, Volumen I (Radioayudas a la Navegación), en su última versión. Se incrementará el número de antenas estándar del LLZ (*Localizer*) si resulta preciso para obtener un nivel aceptable de la señal debido a deficiencias en la propagación de la señal en el emplazamiento de Chinchero.
- Asimismo, tanto los sistemas del LLZ como del GP (*Glide Path*) y MB (*Marker Beacon*) deberán disponer de un sistema de monitoreo dual y deberán permitir ajustar los límites del rango de la señal de manera asimétrica.
- Los componentes del ILS deberán resistir temperaturas de trabajo entre -15°C y $+50^{\circ}\text{C}$
- La antena del LLZ deberá ser de doble frecuencia
- Tanto el LLZ como el GP deberá disponer de doble acometida de alimentación eléctrica.
- El ILS deberá contar con un sistema de auto-diagnóstico, que permita la identificación rápida de fallos en el funcionamiento o en alguno de los componentes del sistema.
- El equipamiento deberá contar con todos sistemas y equipamientos que permitan un monitoreo de su funcionamiento local y remoto.

Radioayuda DVOR/DME

El sistema VOR ("Very High Frequency Omnidirectional" o RadioFaro Omnidireccional de VHF) Chinchero (VOR CHO) será una radioayuda para la navegación en ruta de corto alcance (~200 mn). Deberá calcular la posición de la aeronave a partir de señales/datos transmitidos por una o varias emisoras específicas.

La versión Doppler (DVOR), típicamente se compone de un reflector circular de unos 30m de diámetro, en el cual se ubican una antena emisora principal omnidireccional en su parte central y un set de 48 antenas de bandas laterales, dispuestas de forma equidistante respecto a la antena principal.

El equipo telemétrico (DME, del inglés: Distance Measuring Equipment) debe ser un sistema electrónico que permite establecer la distancia entre éste y una estación emisora. La radioayuda DME ayuda al piloto a conocer la distancia que hay entre la aeronave y la estación VOR-DME. Al sintonizar el piloto la frecuencia de algún VOR en particular, automáticamente

también se sintonizará la frecuencia de su DME asociado, y ambos compartirán la misma identificación en código Morse.

- El AICC deberá contar con un equipamiento DVOR acompañado de una radioayuda llamada DME (Distance Measurement Equipment), que permita la realización de procedimientos de aproximación y salida por la pista 34 (procedimientos convencionales de no precisión).
- El sistema instalado deberá cumplir con los requerimientos de disponibilidad e integridad exigidos por la OACI en su Anexo 10, Volumen I (Radioayudas a la Navegación), en su última versión.
- La caseta de sistemas del DVOR/DME deberá contar con espacio suficiente para almacenar baterías que permitan la operación ininterrumpida durante al menos 8 horas.
- El equipamiento deberá contar con todos sistemas y equipamientos que permitan un monitoreo de su funcionamiento local y remoto.
- El DVOR/DME deberá contar con un sistema de auto-diagnos, que permita la identificación rápida de fallos en el funcionamiento o en alguno de los componentes del sistema.
- La instalación deberá estar emplazada de modo que se respeten las servidumbres radioeléctricas del resto de equipamientos aeroportuarios, así como las suyas propias.

4.2 Sistemas y equipamiento de rampa y área de maniobras

Ayudas Visuales

Los equipos de navegación aérea y de ayuda visual que tendrá el AICC son apropiados para las condiciones climatológicas locales y la demanda aeronáutica futura. Con el tiempo el equipo existente será probablemente reemplazado con equipos equivalentes asociados con las nuevas tecnologías de CNS/ATM.

La instalación de los equipos de ayuda visual en el nuevo AICC deberá seguir la RAP 314, el Anexo 14-OACI y el Manual de Diseño de Aeródromos Parte 4 - Ayudas Visuales¹⁶, así como el Manual de Diseño para Aeródromos Parte 5 – Sistemas Eléctricos¹⁷, que provee criterios generales para los equipos eléctricos para asegurar que exista un alto grado de integridad y fiabilidad del servicio eléctrico en áreas esenciales del nuevo Aeropuerto.

El AICC deberá disponer como mínimo de las siguientes ayudas visuales:

- Faro de aeródromo
- Luces de alta intensidad de borde de pista, luces de eje de pista, luces de umbral de pista y luces de extremo de pista
- Luces de borde de calle de rodaje en todas las calles y luces de eje de calle de rodaje como mínimo para la calle de salida rápida de la pista 34.
- Luces de borde de plataforma e iluminación de plataforma con proyectores
- Sistema de iluminación de aproximación. Para la pista 34 se requerirá un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II mientras que para la pista 16 se debe suministrar como mínimo un sistema sencillo de iluminación de aproximación

16 Manual de Diseño de Aeródromos: Parte 4 – Ayudas Visuales, 4ª Edición, OACI, 2005, Montreal, Canadá

17 Manual de Diseño de Aeródromos Parte 5 – Sistemas Eléctricos, 1ª Edición, OACI, 1983, Montreal, Canadá

para así complementar los equipos de navegación aérea asociados a ambas cabeceras.

- Ambas pistas (16 y 34) deberán tener indicadores de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI).
- Mangas indicadoras de la dirección del viento

Todas las instalaciones lado aire también deberán tener toda la demarcación y señalización adecuada cumpliendo con los SARPS definidos en el Anexo 14-OACI, el Manual de Diseño de Aeródromos: Parte 4 – Ayudas Visuales.

Faro de aeropuerto

Consiste en un faro giratorio (*Rotating Beacon*) que deberá ser instalado en una posición elevada y libre de obstáculos para indicar su ubicación a los pilotos del avión en la noche.

- Las balizas luminosas de Aeropuerto deberán estar diseñadas de tal manera que su visión sea más eficiente de uno a diez grados sobre el horizonte, sin embargo, deben poder verse muy por encima y por debajo de esta extensión máxima.
- La baliza puede ser un xenón omnidireccional dentelleando, o puede girar a una velocidad constante que produce el efecto visual de destellos a intervalos regulares. La luz podrá ser de tan sólo un solo color, o de dos colores alternados.

Mangas de viento

Las mangas de viento se emplean para dar una indicación al piloto y a los controladores de la dirección y velocidad del viento en las cabeceras de las pistas.

- El AICC dispondrá de 2 mangas de viento (una en cada cabecera de pista), consistentes en un cono de color naranja o de nylon blanco reforzado para resistir el desgaste y está montado sobre un bastidor de aluminio de peso ligero, iluminados, para indicación visual de la intensidad y dirección del viento en las cabeceras de las pistas.
- El marco y el cono girarán con la dirección del viento sobre rodamientos de bolas sellados con nylon recubierto y con sistema de engrase. Los conos de viento se proveerán con un foco para iluminar el cono. Todo el conjunto debe poder soportar velocidades de viento de 75 nudos (88mph).
- El emplazamiento seleccionado para ubicar las mangas de viento deberá seguir los SARPs de la OACI de su Anexo 14.

Sistema de iluminación de aeródromo (ALS)

El Sistema de Iluminación de Aeródromo (ALS) debe permitir a las aeronaves el aterrizaje, el despegue y el rodaje de noche y en malas condiciones de visibilidad.

- Los sistemas deberán cumplir con los requerimientos siguientes para categoría II:
 - SARPs Anexo 14 de la OACI
 - FAA AC_150/5345-46C
- El sistema ALS previsto para el AICC deberá incluir como mínimo:
 - Balizamiento de pista de alta intensidad: luces de bordes, eje, extremos y

umbrales de pista

- Balizamiento de bordes de calles de rodaje (y eje de calle para la salida rápida) y de las barras de parada en cada acceso a pista
 - Balizamiento de borde de plataforma y torres de iluminación
 - Sistema sencillo de iluminación de aproximación a la pista 16
 - Sistema de iluminación para pista instrumental de categoría II para la pista 34
- Todas las balizas del ALS han de disponer de lentes fácilmente sustituibles, facilitando y economizando su mantenimiento.
 - Las balizas de eje y extremo de pista (empotradas en el pavimento) deberán disponer de arquetas-depósito independientes situadas a ambos lados de la pista.
 - Las balizas de borde de calle de rodaje deberán estar electrificadas (no podrán ser reflectantes) y las lentes deberán ser tipo LED por su bajo consumo.
 - Los circuitos de cableado serán redundantes para el balizamiento de pista, y los transformadores de las balizas deberán permitir el empleo de intensidades típicas en aeropuertos (6,6A).
 - El sistema sencillo de iluminación para la aproximación de la pista 16 podrá realizarse con balizas de media intensidad tipo LED.

Sistema PAPI

El indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI) debe proporcionar al piloto una senda de planeo segura y precisa en la aproximación final a la pista. Consiste en un conjunto de lámparas PAPI situado perpendicularmente a la trayectoria de aproximación que deben ser visualizadas por el piloto en combinaciones de rojo y blanco para indicar una trayectoria que es demasiado alta, demasiado baja o bien óptima.

- El AICC deberá disponer de equipo indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI) para las dos pistas (16 y 34).

Torres de iluminación de plataforma

- El AICC deberá disponer de torres de iluminación de plataforma correctamente instaladas y cuya iluminancia deberá ser calculada en base a un método reconocido por la OACI.
- Cada torre de iluminación dispondrá preferentemente de proyectores orientables.

Sistema de guiado visual de atraque en rampa (VDGS)

El Sistema de Guiado Visual del Atraque debe ser un sistema que proporcione información al piloto que intenta de estacionar su aeronave en una posición de estacionamiento en un aeropuerto, a través de métodos visuales. El sistema deberá permitir a la aeronave permanecer libre de obstáculos durante el atraque y asegurar que las pasarelas pueden llegar a ésta.

- El AICC deberá disponer de un sistema VDGS homologado como mínimo para todas las posiciones de aeronaves en contacto con el edificio terminal.

La siguiente tabla resume los requisitos técnicos mínimos de los sistemas descritos anteriormente mediante las características más representativas de cada sistema:

Equipamiento	Requisitos Técnicos Mínimos
Sistemas de rampa y área de maniobras	
Faro de aeródromo	1, preferentemente situado en la TWR
Mangas de viento	2 mangas (1 por cabecera)
PAPI	4 juegos de luces (2 por cabecera)
ALS	Iluminación RWY (umbral, extremo, eje, borde, toma de contacto y de aproximación IFR para RWY 34 y SALS para RWY16)
	Iluminación TWY (borde, eje para la salida rápida, barras de parada)
	Iluminación de borde de plataforma y 7 Torres de iluminación con proyectores orientables
VDGS	8 (1 por posición en contacto)
Sistemas de ATM y TWR	
UHF/VHF Radio	9 canales Tx 9 canales Rx
SCV	5 posiciones de controlador más puesto para supervisión técnica
AFTN	Conexión SITA y AFTN 5 terminales remotas

Tabla 6: Alcance de los sistemas de navegación aérea propuestos para el AICC

4.3 Restricciones a la edificación y salvaguarda de servidumbres aeronáuticas

El AICC deberá realizar disponer de sendos planos de obstáculos (tipos A y tipo B según la OACI) para verificar las penetraciones en las superficies limitadoras de obstáculos (SLO) del espacio aéreo, incluyendo franjas de pista, aproximaciones y superficies de transición y horizontal interna.

Puede haber penetraciones debido a las características naturales del terreno como estructuras construidas por el hombre que puedan afectar la operación eficiente y segura de las aeronaves operando en el aeropuerto. Algunos objetos penetrando las SLO pueden implicar riesgos serios para la operación de las aeronaves.

La OACI define los criterios y los diferentes tipos de SLO en su Manual de Servicios de Aeropuertos: Parte 6 - Limitaciones de Obstáculos¹⁸. Este es un tema crítico en el caso del AICC por la orografía que existe a su alrededor. El proyecto deberá asegurar que se mantengan los máximos niveles de seguridad operacional.

El proyecto de aeródromo deberá considerar como mínimo las siguientes superficies:

- Franja de pista.
- Superficies de Aproximación:
- Superficies de Transición
- Superficie de aproximación interna

18 Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 - Limitación de Obstáculos, OACI, 2ª edición, 1983, Montreal, Canadá

- Superficie de Aterrizaje Interrumpido
- Superficie de Transición Interna
- Superficie Cónica

La Figura siguiente presenta las superficies limitadoras de obstáculos de la OACI.

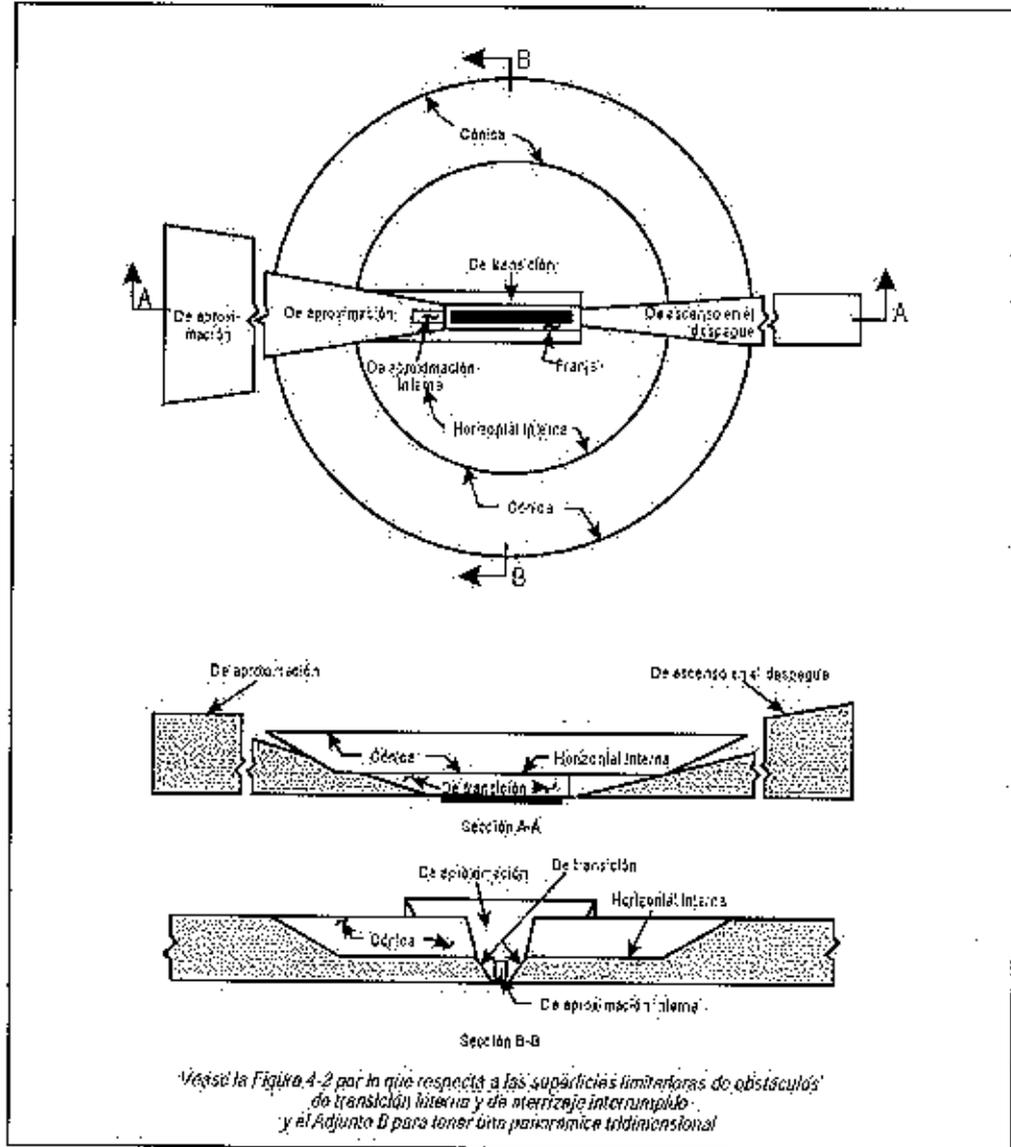


Figura 2. Superficie Limitadora de Obstáculos
Fuente: Anexo 14 de la OACI

De acuerdo a la OACI, las superficies de aproximación y de transición no deben permitir objetos nuevos o agrandar objetos existentes excepto en aquellos casos en que la opinión de la autoridad competente el nuevo objeto o el objeto expandido están siendo apantallado por un objeto existente o inamovible.

Además ningún objeto fijo podrá ser permitido en la superficie de aproximación interna, la superficie de transición interna o la superficie de aterrizaje interrumpido excepto por objetos frangibles que por su función deben estar ubicados en la franja de la pista (ayudas visuales y de navegación aérea).

No se podrá permitir objetos móviles en estas superficies cuando un avión está aterrizando. Estas tres superficies identifican un volumen de espacio aéreo en la vecindad inmediata de una pista de precisión, el cual se conoce como la zona libre de obstáculos (OFZ). La figura siguiente presenta las tres superficies que se acaban de mencionar.

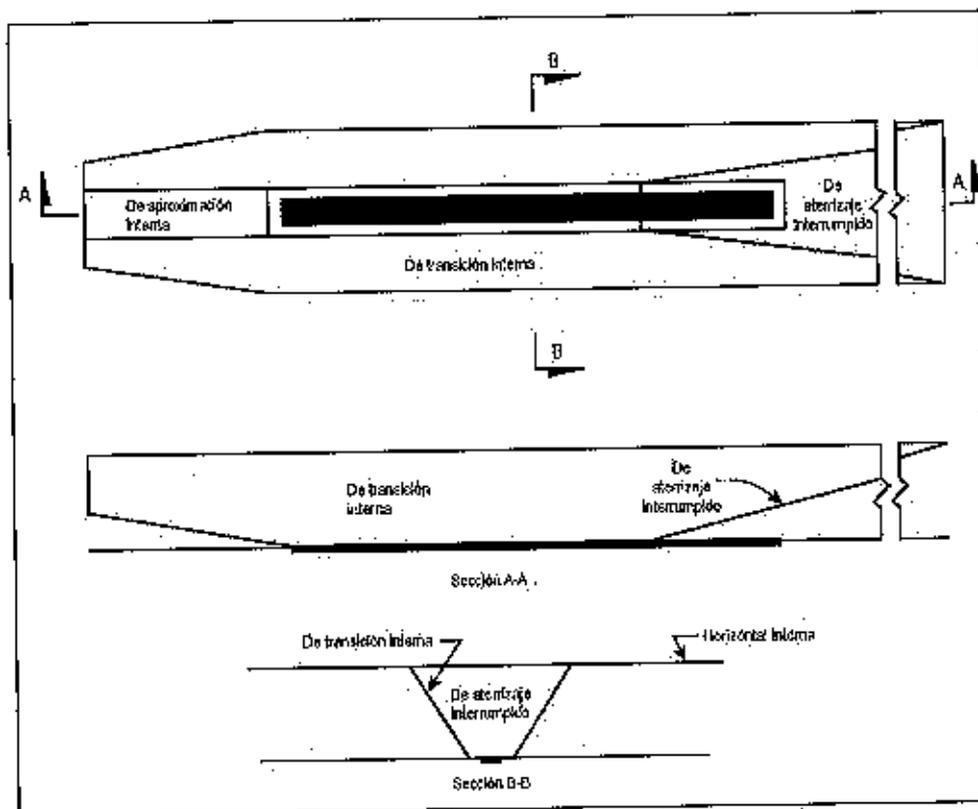


Figura 3. SLO's de Aproximación Interna, Transición Interna y Aterrizaje Interrumpido
Fuente: Anexo 14 de la OACI

Las Tablas siguientes presentan las características de las SLO para aproximaciones de precisión. Las definiciones de las superficies se pueden encontrar en el Anexo 14-OACI y Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos.

	Ancho Interno	Divergencia	1ª Sección Longitud	2ª Sección Longitud	Sección Horizontal Longitud
Superficies de Aproximación de Precisión Cat I, II y III	300	15%	3,000 m 2.0% (50:1)	3,600 m 2.5% (40:1)	8,400 m
Aproximación Interna para Cat I, II y III	120	0%	900 m 2%		

Tabla 7. Características de las Superficies de Aproximaciones de Pistas de Precisión Clave 4E.
Fuente: Anexo 14 y Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos de la OACI

	Ancho Interno	Divergencia	Longitud y Pendiente
Superficie de Transición			14.3%
Superficie de Transición Interna			33.3%
Superficie de Aterrizaje Interrumpido para Cat I, II y III	120	10%	1,800 m 3.33%

Tabla 8. Longitudes y Pendientes de las Superficies de Transición. Pistas Clave 4E.

Fuente: Anexo 14 y Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos de la OACI

	Pendiente	Altura Sobre la Elevación del Aeropuerto	Radio
Horizontal Interna		45 m	4,000 m
Superficie Cónica	5%	100 m	

Tabla 9. Superficies Horizontal y Cónicas para Pistas de Precisión Número de Clave 4E
Fuente: Anexo 14 y Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos de la OACI

La superficie cónica y la superficie horizontal interna no deben permitir objetos nuevos o agrandamientos de objetos existentes, salvo casos excepcionales a justificar debidamente mediante los estudios aeronáuticos.

Para procedimientos de despegue en el AICC la OACI incluye la superficie de ascenso en el despegue, que incluye un giro, por lo que la pendiente de la superficie de ascenso en el despegue es una superficie compleja que contiene la normal horizontal de su eje, y la pendiente del eje debe ser la misma que la trayectoria de despegue en línea recta.

La Tabla siguiente presenta los criterios y las dimensiones (longitud y pendientes) para las superficies de ascenso en despegues. Estas superficies empiezan a 60 m del umbral de la pista.

Definición	Criterio
Longitud de Ascenso	16,000 m
Pendiente	2% (50:1)
Longitud del Borde Interior	180 m
Divergencia	12.5%
Anchura del Borde Exterior	1,200 m

Tabla 10. Características de las Superficies de Ascenso en Despeguos.
Fuente: Anexo 14 y Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos de la OACI



La Figura siguiente presenta las superficies de ascenso en despegue.

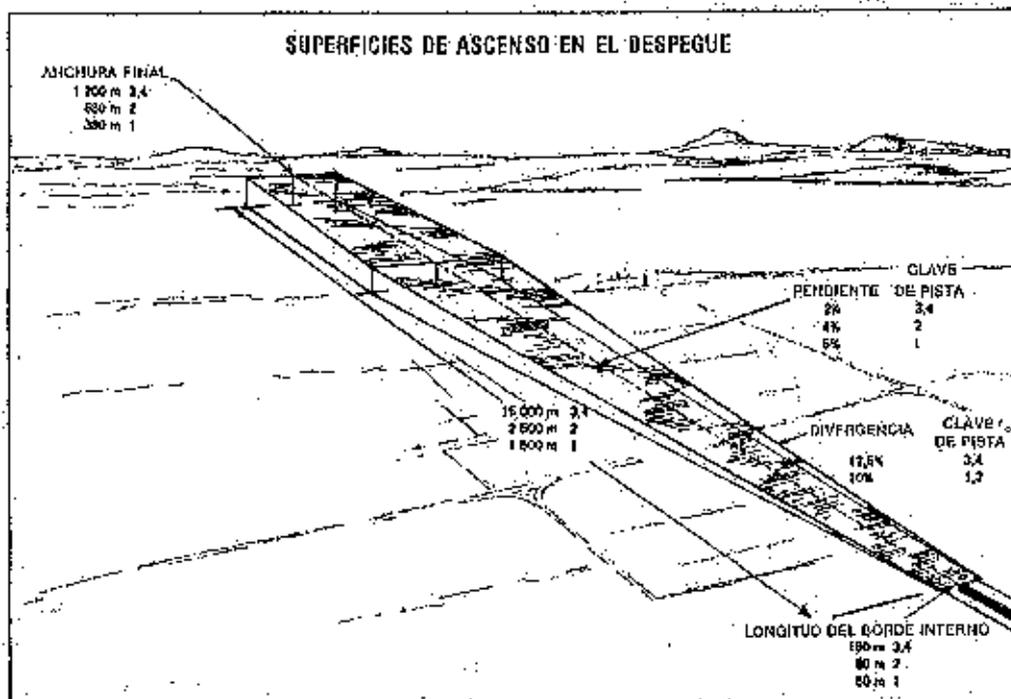


Figura 4. Superficie de Ascenso en el Despegue

Fuente: Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos de la OACI

CORPAC o la entidad equivalente operará y mantendrá las instalaciones y los sistemas de navegación aérea. El concesionario será responsable de construir la estructura de la torre de control de tráfico aéreo (ATCT) y preparar las áreas donde se piensan ubicar los equipos de navegación aérea. Se deberán proteger las áreas críticas y sensibles de los equipos de navegación aérea descritas en el Anexo 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas¹⁹ de la OACI.

El concesionario deberá tener un contacto directo con CORPAC para consensuar la ubicación de la torre de control y los equipos de navegación aérea. El concesionario también tendrá que construir un edificio para el Servicio de Control de Aproximación asociado a la ATC.

5. Requisitos técnicos mínimos del edificio terminal de pasajeros

Las guías básicas de desarrollo del área terminal del AICC están fundamentadas en el cumplimiento de normativa y reglamentación de los organismos y administraciones competentes del sector: OACI (Organización Internacional de Aviación Civil), IATA (*International Air Transport Association*) y DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, además otras normas y recomendaciones aplicables y aceptadas habitualmente.

El proyecto ha de plantear con claridad los recorridos y la zonificación de la Terminal de tal forma que el uso del edificio resulte sencillo para cualquier flujo de movilidad. Es imprescindible **optimizar la funcionalidad** del área terminal en su conjunto y, muy en particular, del edificio terminal. Las circulaciones de los pasajeros deben diseñarse claras e intuitivas, que minimicen, además de los recorridos, los cambios de nivel, o cualquier otro requerimiento al pasajero que pueda disminuir el bienestar del pasajero, especialmente antes del vuelo (pasajeros de salidas).

¹⁹ Anexo 10, Telecomunicaciones Aeronáuticas: Volumen I – Radioayudas a la Navegación Aérea, 8ª Edición, Julio 2006, OACI, Montreal, Canadá

Es clave que el diseño del área terminal tenga **máxima flexibilidad**, dado que el sector del transporte aéreo es dinámico y está sometido a frecuentes cambios (estacionales, anuales, semanales, imprevistos, etc.) muy a menudo difíciles de prever. La **capacidad de crecimiento**, desde el mantenimiento íntegro de la operativa de la infraestructura será también un factor clave en la evaluación de la propuesta para el área terminal.

5.1 Normativa aplicable y referencias para el diseño del edificio terminal

Además de la legislación urbanística, de edificación y medioambiental de ámbito estatal, y local, las recomendaciones de los anexos al Convenio de Chicago de OACI (especialmente el anexo 14) son las publicaciones aceptadas por la mayoría de los países como normativa técnica aeroportuaria. Estos documentos son:

- Anexos al Convenio de Chicago de la OACI
 - Anexo 6: Operación de aeronaves
 - Anexo 9: Facilitación
 - Anexo 10: Telecomunicaciones
 - Anexo 11: Servicio de control de tránsito aéreo, servicio de información de vuelo y servicio de alerta
 - Anexo 14: Aeródromos
 - Anexo 15: Servicios de información aeronáutica
 - Anexo 16: Protección medioambiental
 - Anexo 17: Seguridad
- Manuales de la OACI, principalmente:
 - Manual de Planificación de Aeródromos (DOC 9184-AN/902) y
 - Manual de diseño de Aeródromos
 - Manual de Servicios de Aeropuertos
- Otra documentación de OACI: Planos de navegación aérea, Circulares y Procedimientos para los servicios de navegación aérea

5.2 Parámetros mínimos de dimensionamiento del edificio terminal

Los parámetros mínimos de dimensionamiento del edificio terminal de pasajeros se corresponden a un conjunto de premisas necesarias para calcular el área mínima necesaria para cada área funcional de procesado de pasajeros. Estas áreas deben ser suficientes para asegurar que el pasajero disfrute del espacio adecuado, conforme a los ratios establecidos en este apartado.

El edificio debe disponer, además de una serie de áreas no operacionales, áreas comerciales y espacios requeridos para la propia edificación, de una serie de áreas funcionales para atender al flujo de pasajeros. Estas deberán ser como mínimo las siguientes:

- Vestíbulo de salidas
- Área de facturación
- Zona de controles de seguridad
- Zona de control de emigración
- Zona de control de inmigración
- Salas de embarques
- Salas de recogida de equipajes

- Área de controles de aduanas
- Vestíbulo de llegadas

Se define la hora punta como la hora tal que la suma de todas las demás horas de los últimos 12 meses con un tráfico menor de pasajeros totalicen un volumen acumulado del 95% (noventa y cinco por ciento) del movimiento en ese mismo periodo. Esta hora punta se define para cada tipo de tráfico: doméstico/internacional, embarque/desembarque, y sus posibles combinaciones, de la siguiente forma:

- Se ordenan de forma decreciente los volúmenes de tráfico horario de los últimos 12 meses
- Se obtiene la participación de pasajeros en cada hora dentro del volumen total de los últimos 12 meses y,
- A partir de la hora con mayor tráfico, se identifica la hora que se corresponde con el percentil 95% del tráfico en los últimos 12 meses.

Los requisitos técnicos mínimos para el dimensionamiento del edificio terminal de pasajeros son los siguientes:

En la hora punta, se deberá ofrecer un nivel de calidad a pasajeros y usuarios que se corresponda con el mínimo de referencia el nivel de servicio "C" de IATA en el momento de saturación de la terminal. Se define éste como "Buen nivel de servicio, flujos estables, nivel de retrasos aceptable y buen nivel de confort". Para dar cumplimiento a este criterio general, en la hora punta o de diseño la infraestructura deberá atender el espacio mínimo requerido por pasajero en cada área funcional de procesado de pasajeros conforme se indica a continuación:

- Área de facturación (tiempo de proceso medio 1,5 min para el tráfico doméstico y 2 min para el internacional, 12,5 m²/mostrador, 1,5 m²/persona, 15% de acompañantes, estancia media 15 min)
- Zona de controles de seguridad (2 equipajes por persona, capacidad de proceso de 450 equipajes hora, tiempo medio de proceso 25 segundos por persona, 12,5 m² por puesto de control, 1,2 m²/persona, permanencia máxima en cola de 15,0 minutos)
- Zona de control de emigración (tiempo medio de proceso ½ minuto, 6,3 m² por puesto de control, 1,2 m²/persona en cola, 20 pasajeros en cola máxima, 5 min máximo tiempo en cola)
- Zona de control de inmigración (tiempo medio de proceso 25 segundos, 6,3 m² por puesto de control, 1,0 m²/persona en cola, 10 pasajeros en cola máxima, 5 min máximo tiempo en cola)
- Sala de embarques (1,7 m²/persona sentada y 1,2 m²/persona en pié, capacidad para 80 % pasajeros sentados, 20 personas en cola máxima de embarque, 5 min máximo de tiempo en cola)
- Sala de recogida de equipajes (20 minutos de ocupación del hipódromo por vuelo fuselaje estrecho y 45 min para fuselaje ancho, 1,7 m²/persona, permanencia media de 20 minutos)
- Área de controles de aduanas (20% de pasajeros procesados, 3,5 m² por puesto de control, 1,5 m² por persona en cola, tiempo máximo en cola de 10 minutos)
- Sala de llegadas (2 m²/persona, estancia media 10 minutos, 15% de visitantes por pasajero)

Subsistema de la terminal	Superficie por pasajero (m ²)
Área de colas de facturación	1,5
Áreas de espera y circulación	2,0
Vestíbulo de salida	2,0
Vestíbulo de llegadas	2,0
Sala VIP	5,0
Puertas de embarque:	
Pasajero sentado	1,7
Pasajero de pie	1,2
Áreas de recogida de equipajes (excluida la superficie ocupada por los hipódromos)	1,7
Filtros de seguridad	1,2
Controles de inmigración	1,0
Controles de Aduanas	1,5

Tabla 11. Requisitos de espacio en los subsistemas básicos

Parámetros en vestíbulo de salidas	
Acompañante por pasajero doméstico	0,15
Acompañante por pasajero Internacional	0,15
Tiempo medio de espera en vestíbulo doméstico	20 minutos
Tiempo medio de espera en vestíbulo Internacional	20 minutos

Tabla 12. Estándares de diseño para el vestíbulo de salidas

Parámetros en venta de billetes	
Pasajeros en cola	2/3
Porcentaje de pasajeros que compra el billete en AICC	5%
Superficie por pasajero	1,5 m ²
Tiempo medio de proceso	3 minutos
Velocidad del proceso	20 pax/h

Tabla 13. Estándares de diseño para la venta de billetes

Parámetros en facturación	Clase turista	Clase ejecutiva (VIP)
Tiempo de proceso pasajeros doméstico	1,5 minutos	1,5 minutos
Cola máxima de pasajeros doméstico	12 personas	3 personas
Tiempo de proceso pasajeros internacional	2,0 minutos	2,0 minutos
Cola máxima de pasajeros internacional	10 personas	3 personas

Tabla 14. Estándares de diseño para mostradores de facturación

Parámetros en zona de embarque	
Límite máximo de presentación en zona lado aire	STD – 20 minutos
Límite máximo de presentación en puerta de embarque	STD – 10 minutos
Espacio requerido:	

Pasajero sentado	1,7 m ² /pax
Pasajero de pie	1,2 m ² /pax
Proporción de plé./ sentados:	
Doméstico	80% sentado
Internacional	20% sentado
Tiempo medio de estancia:	
Doméstico	30 minutos
Internacional	40 minutos

Tabla 15. Estándares de diseño para el embarque

Parámetros en filtros de seguridad	
Tiempo de proceso	25 segundos
Cola máxima	12 personas

Tabla 16. Estándares de diseño del control de seguridad

Parámetros control de emigración	
Tiempo de proceso	30 segundos
Superficie por pasajero	1,0 m ²
Cola máxima	10 personas

Tabla 17. Estándares de diseño del control de pasaportes on salidas

Parámetros en filtros de inmigración	
Tiempo de proceso	25 segundos
Cola máxima	24 personas

Tabla 18. Estándares de diseño del control de pasaportes on llegadas

Parámetros control de aduanas	
% de pasaje Internacional revisado	20 %
Tiempo de proceso (búsqueda)	5 minutos
Superficie por pasajero	1,5 m ²

Tabla 19. Estándares de diseño para control de aduanas

Parámetros de reclamo de equipajes	
Tiempo de entrega primera maleta desde la llegada del vuelo	
Doméstico	20 minutos
Internacional	25 minutos
Tiempo de entrega última maleta	
Doméstico	40 minutos
Internacional	70 minutos
Tiempo de ocupación de hipódromo	
Fuselaje ancho	45 minutos
Fuselaje estrecho	20 minutos
Número de vuelos simultáneos por hipódromo	
Fuselaje ancho	1
Fuselaje estrecho	3

Tabla 20. Estándares de diseño para recogida de equipajes

Parámetros de vestíbulo de llegadas	
Tiempo medio de espera de los pasajeros doméstico	5 minutos
international	5 minutos
Tiempo medio de espera de los acompañantes doméstico	30 minutos
International	30 minutos
Visitantes por pasajero	15 %
Superficie por persona	2,0 m ²

Tabla 21. Estándares de diseño para el vestíbulo de llegadas

Número de maletas medio por pasajero	
Vuelos Doméstico	1,0
Vuelos Internacional	1,25

Tabla 22. Número medio de maletas por pasajero

Sin perjuicio de que se haya de garantizar la prestación de un nivel de calidad de servicio como el definido en el apartado anterior, las superficies del edificio terminal y los elementos de procesado de pasajeros (mostradores, controles de seguridad, controles de inmigración, hipódromos de equipajes, controles de aduanas) no podrán estar nunca por debajo de los valores establecidos a continuación:

Escenario	Apertura	Ampliación
Tráfico (pas/año)	3.500.000	5.000.000
Vestíbulo de Facturación		
Nº de mostradores	18	24
Sup. zona de colas de facturación (m2)	605	785
Sup. resto de vestíbulo de salidas (m2)	450	575
	1.055 m ²	1.360 m ²
Control de seguridad		
Nº de controles de seguridad	4	6
Sup. controles de seguridad (m2)	50	60
Sup. colas de seguridad (m2)	310	480
	360 m ²	540 m ²
Control de emigración		
Nº de controles de emigración	4	5
Sup. controles de emigración (m2)	25	30
Sup. controles de emigración (m2)	125	130
	150 m ²	160 m ²
Zonas comerciales		
Sup. en lado tierra (salidas y llegadas, m2)	960	1.400
Sup. en sala de embarques (lado aire, m2)	1.640	2.400
	2.600 m ²	3.800 m ²
Sala de embarques		

Escenario	Apertura	Ampliación
Sup. en m2	5.150 m ²	7.975 m ²
Control de inmigración		
n° de controles de inmigración	5	6
Sup. controles de inmigración (m2)	40	40
Sup. controles de inmigración (m2)	660	760
	700 m ²	800 m ²
Sala de recogida de equipajes		
n° de hipódromos de recogida de equipajes para tráfico doméstico	3	4
n° de hipódromos de recogida de equipajes para tráfico internacional	1	2
Sup. de hipódromos (m2)	320	480
Sup. para espera y circulación (m2)	3.880	6.420
	4.200 m ²	5.900 m ²
Aduanas		
n° de controles de aduana	1	2
Superficie para controles (m2)	10	10
Sala de llegadas		
Sup. en m2	920 m ²	1.250 m ²
TOTAL	15.135 m²	21.785 m²

Tabla 23. Espacios públicos en la zona de llegadas del edificio terminal (m² útiles)

Escenario	Apertura	Ampliación
Tráfico (pax/año)	3.600.000	6.000.000
Lado tierra	3.440	4.710
Lado tierra restringido	4.900	6.700
Lado aire	6.790	10.375
Total áreas funcionales	15.135	21.785

Tabla 24. Resumen de espacios públicos y localización en edificio terminal (m² útiles)

- Las superficies funcionales mínimas anteriores, se verán complementadas con una serie de zonas de soporte a la operación para las aerolíneas y los porcentajes de tabiquería, estructura e instalaciones, por lo que las superficies totales edificadas del edificio terminal no deberán estar por debajo de los valores mostrados a continuación:

Escenario	Apertura	Ampliación
Tráfico (pax/año)	3.600.000	6.000.000
Total zonas públicas	15.135	21.785
Espacios de soporte a la aerolíneas (Incluye STE)	8.250	11.790
Otros usos (centros operativos, sistemas, oficinas,...)	674	1.094
Áreas de estructura, tabiquería e instalaciones	3.620	5.190
TOTAL (superficie a construir teórica)	27.679	39.859

Tabla 25. Estimación total de espacios en el edificio terminal (m² a construir)

La capacidad del terminal de pasajeros en la hora punta se será calculada con base a los tiempos de ocupación e hipótesis de acompañantes asumidos por el gestor aeroportuario.

- El tiempo de ocupación de un área funcional para el pasajero se corresponde al tiempo esperado de permanencia de sus ocupantes, de acuerdo con las instalaciones físicas y la disponibilidad de sistemas y equipamientos que soporten el procesado de los pasajeros.

5.3 Criterios a desarrollar en la propuesta arquitectónica

La propuesta vencedora deberá desarrollar los criterios expuestos en el conjunto de la documentación presentada, concretando el nivel de definición apuntado en los conceptos arquitectónicos.

Arquitectura

Los conceptos arquitectónicos que debe incluir la propuesta arquitectónica se pueden resumir en:

- Integración en el paisaje afianzando la relación con el entorno natural y socio-cultural
- Imagen arquitectónica representativa, que ha de atender unitariamente al conjunto, en todas sus fases de desarrollo.
- Importancia de la iluminación natural, con especial atención a la cenital y la visibilidad interior – exterior
- Elección de la tipología de Terminal aeroportuaria de 1,5 niveles, con plataformas de acceso a aeronaves desde el primer piso (fingers).
- Claridad funcional y de recorridos, amplitud de espacios y dotación de sistemas de control solar.
- Flexibilidad de transformación y adaptación en el tiempo.

Estructura

- La estructura deberá estar fundamentalmente formada por muros de hormigón armado y piedra, y estructura de vigas de grandes luces en cubierta.
- Las luces estructurales deberán siempre salvar en las zonas públicas la distancia entre muros, huyendo de luces domésticas impropias de un equipamiento de esta escala.
- No existirán sótanos. La losa de cimentación deberá evitar que se produzcan humedades en el pavimento de la planta baja.

Instalaciones

- Deberán proporcionar las condiciones adecuadas de confort interior y ser ocultas en todas sus partes a excepción de los elementos terminales, que serán de primera calidad, silenciosas y acorde a las normativas vigentes.
- Su incidencia en el comportamiento energético del edificio es fundamental, por lo que serán de alto rendimiento, eficientes, gestionadas desde el CGA de tal manera que se evite malgastar los recursos naturales.

Criterios de sostenibilidad

A lo mencionado anteriormente se debe añadir que:

- Se priorizará el uso de materiales autóctonos, de bajo impacto medioambiental, tanto en su fabricación como en su transporte, de bajo nivel de mantenimiento y larga vida útil, así como de gran capacidad de reciclaje.
- Deberá utilizarse un amplio porcentaje de productos provenientes del reciclaje,

- El consumo de agua se minimizará con griferías de consumo reducido, válvulas de doble descarga en inodoros, temporizadores y plantación de especies de baja necesidad de riego. Se instalará un sistema de recuperación del agua sanitaria y pluvial para el uso en descargas de inodoros.
- Todos los materiales deberán aportar sellos de certificación de origen controlado que garanticen la procedencia y el proceso de fabricación. Especialmente se hará hincapié en los sellos de certificación de las maderas, que deberán acreditar su procedencia de explotaciones sostenibles.
- El proyecto supondrá a su vez la plantación de un importante número de ejemplares de arbolado, que contribuirá a minimizar el efecto isla de calor.

Requisitos de distribución para el procesado de pasajeros

- Las áreas, servicios e instalaciones para pasajeros y empleados del aeropuerto serán independientes.
- Las llegadas desde las aeronaves han de producirse separadamente para segregar los vuelos domésticos de los internacionales que requieren unos procesos de control específicos. En el hall de llegadas se deben establecer las oficinas de alquiler de vehículos así como algún comercio. En el lado de salidas del hall se deben ubicar los centros de venta de billetes e información.
- La facturación estará basada en el concepto operacional "any desk any flight" usando el sistema CUTE (facturación universal)

Se debe plantear una ubicación agrupada o bien conectada de los controles de seguridad de acceso a lado aire, control de pasaportes en salidas y en llegadas. Esta estrategia es conveniente dado el número y la mezcla de viajeros previsto, intentando lograr cierta racionalización de recursos.

- El área de salidas se debe contar con una zona doméstica (común para salidas y llegadas) y una zona Internacional, en lado aire segregada (incluso entre salidas y llegadas de este segmento). En el área dedicada a llegadas se permitirá la mezcla de pasajeros domésticos que llegan con los que salen.
- En toda el área restringida de llegadas se realizará una segregación en flujos independientes de los pasajeros internacionales y los domésticos, por las restricciones que deben hacerse entre pasajeros internacionales llegando con cualquier otro tráfico (pasajeros internacionales saliendo y/o pasajeros domésticos en salida o llegada).
- Una vez facturado el equipaje, los pasajeros en el caso de que su equipaje no haya superado satisfactoriamente la inspección de seguridad, deberán poder reunirse con su equipaje en el área de inspección, por lo que el proyecto deberá facilitar este flujo, que aunque poco frecuente, debe garantizarse.
- Todas las rutas de peatones en lado tierra, deben poder ser transitadas con carritos portaequipajes. Se deberán tener en cuenta áreas para el movimiento, almacenamiento y mantenimiento de carritos portaequipajes.
- Se dispondrán asientos para los pasajeros que esperan para la llamada de embarque.
- La ubicación de los mostradores de facturación para los pasajeros VIP será tal que minimizará el recorrido a pie desde la zona donde los pasajeros se bajan de sus vehículos.
- Se adoptarán estándares internacionales para satisfacer a todas las categorías de pasajeros con necesidades especiales, incluyendo aquellos que aseguran la movilidad para minusválidos junto a las rutas para peatones.



- El área de recogida de equipaje deberá contener dos espacios independientes, un para los pasajeros provenientes de vuelos internacionales y otro para los provenientes de vuelos domésticos.
- La sala de recogida de equipajes internacional podrá disponer de un ámbito para que todos los pasajeros provenientes de estos vuelos pasen un control de aduana. Esta aduana, deberá estar ubicada justo antes de la salida del área de recogida de equipaje internacional.
- La práctica habitual en el Perú consiste en que el 100% de pasajeros en llegadas pasan por filtros de rayos X, una vez se ha reconciliado con su equipaje, y aproximadamente el 20% de estos pasan seguidamente por el control de aduana.
- El vestíbulo de llegadas debe contemplar los siguientes puntos:
 - Punto de encuentro entre pasajeros y acompañantes
 - Punto de encuentro entre pasajeros y taxistas concertados
 - Espacio destinado a pasajeros que requieran otros servicios, tales como comercio, ocio, concesionarios, entre otros.
 - Acceso a los servicios de transporte público (líneas regulares de autobuses, estación de autocares, etc.)
 - Acceso al estacionamiento y demás instalaciones ubicadas en la zona de servicios
 - Centro de información al pasajero

Requisitos de distribución para empleados y tripulaciones

Los procesos de presentación, de intercambio de información, de recogida de documentación y de control de seguridad seguidos por la tripulación se llevarán a cabo en una zona dedicada.

- El traslado de la tripulación desde el edificio terminal a la aeronave deberá realizarse a través de los puentes de abordaje o mangas o a pié desde alguna de las salidas a plataforma del edificio terminal, o mediante un autobús de uso restringido a tripulación.
- La ubicación de áreas de soporte no debe interferir o complicar innecesariamente los flujos de pasajeros y aeronaves. Siempre que sea posible, las áreas de soporte se localizan en áreas no utilizadas para el paso de los pasajeros
- El acceso al área de operaciones (AOA) debe ser restringido y las soluciones que se propongan deben respetar este hecho. Se debe evitar el exceso de tráfico de vehículos o personas tanto en las áreas de soporte lado aire como en el campo de vuelos por razones de eficiencia en la operación, de seguridad y coste.
- El tráfico de vehículos y el movimiento de personal debe concentrarse en determinadas áreas para facilitar el control; por ejemplo, concentrar las instalaciones de acceso y el vial de servicio. Deben disponerse de calles o vías de servicio dedicadas exclusivamente a AOA
- Seguridad aeroportuaria: El diseño debe garantizar que la seguridad aeroportuaria no se encuentre comprometida en ningún caso
- Las áreas de soporte lado tierra no deben comprometer el desarrollo de otras actividades comerciales

Requisitos de distribución de equipajes

El proceso global de tratamiento de equipajes de bodega incluye tanto los subprocesos asignados al Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE) como aquellos

dependientes directamente de las Compañías Aéreas, los Agentes *Handling* (carga y descarga del avión, transporte a o desde avión desde o a puntos de entrada o salida del sistema, reconciliación, etc.).

La función del SATE es recibir, transportar, inspeccionar, clasificar, almacenar y distribuir los equipajes introducidos al sistema desde cualquiera de los puntos de entrada del edificio terminal (mostradores de facturación, líneas para la descarga del equipaje de destino final, vuelos en conexión, etc.), enviándolos al destino correspondiente en cualquiera de los puntos de salida (carruseles de formación de carrillos, hipódromos de recogida de equipajes, etc.).

- El Aeropuerto debe disponer de un SATE para todos los pasajeros en embarque. El sistema debe ser capaz de recoger los equipajes introducidos en los mostradores de facturación previstos para la hora punta.
- El SATE debe contar con equipos de inspección para procesar el 100% del equipaje de bodega que sale del aeropuerto (HBS 100%). Debe incluir el uso de sistemas de detección de explosivos (EDS)
- En lado aire, el diseño debe permitir el proceso de clasificación y un patio de amplitud suficiente de los trenes de carrillos o contenedores.
- El SATE debe complementarse con un almacén de equipajes tempranos.
- El proyectista podrá considerar en el diseño de las áreas de embarque la instalación de toivas para el equipaje que, por sus dimensiones o peso, en el momento de realizar el embarque sobrepase los estándares establecidos para el equipaje de mano y permita al personal de las aerolíneas enviar, de manera rápida, dicho equipaje a la rampa para su posterior embarque en la aeronave.

Requisitos de seguridad (Security)

Para el análisis del control de pasajeros y acompañantes se deben tener en cuenta las medidas de seguridad necesarias para los diferentes colectivos de acuerdo a sus características. Como ya se ha mencionado antes, se deben seguir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos 9, Facilitación y 17, Seguridad de la OACI.

El modelo para el control de pasajeros y equipajes deberá tener en cuenta las características de los vuelos y las medidas de seguridad necesarias; para lo cual se requiere:

- La existencia de un único punto de inspección para vuelos domésticos con varios puestos de trabajo que se activarían en función del volumen de pasajeros
- La existencia de una zona para vuelos internacionales con un punto de inspección, común al de los vuelos domésticos, y un área para el control de pasaportes; ambos con puestos múltiples, activables según necesidades. El punto de control de pasaportes requiere flexibilidad para poder ampliar o reducir la zona internacional en función del tráfico en la ampliación del terminal
- La concentración máxima de los puestos de control de seguridad para la optimización de recursos

Desde el punto de vista de la seguridad aeroportuaria, en la terminal deben coexistir diferentes áreas, cada una de ellas con distintos requerimientos de seguridad. La clasificación de las áreas de seguridad es la siguiente:

- Pública (lado tierra), zona no restringida

- Restringida (lado aire), ocupada por pasajeros (y eventualmente empleados) habiendo pasado el control de seguridad
- Pasajeros internacionales en llegadas, previas al control aduanero
- Control aduanero
- Zona de operación aeroportuaria, restringida a empleados
- Zona de oficinas
- Zona de operaciones de carga aérea

Los requisitos mínimos que afectan a los protocolos de seguridad (accesos a las áreas de seguridad) son los siguientes:

- El personal del aeropuerto que requiera acceder al lado aire lo realizará a través del acceso planificado para tal fin. Su diseño deberá prever el número y ubicación de accesos necesarios, procurando en todo caso la segregación, al menos de alguno de ellos, del flujo de pasajeros.
- El acceso de las tripulaciones al área terminal se realizará ya sea mediante vehículos dedicados a tal fin o bien a pie. Por lo tanto, en la entrada de la zona restringida, se deberá prever el puesto de control.
- El 100% de los aprovisionamientos en la nueva terminal deberán pasar el control de seguridad independientemente de la ubicación e instalaciones previstas para tal fin. Asimismo, el 100% de los equipajes de pasajeros en conexión y de pasajeros de origen serán controlados por el sistema de seguridad.

Las zonas de control de seguridad deberán albergar, por otro lado:

- Los arcos eléctricos y máquinas de rayos X
- El espacio para la formación de colas (de manera ordenada)
- Las mesa para la Inspección de los equipajes de mano
- Paso específico para sillas de ruedas
- Oficina para el personal de control
- Punto de control segregado para el paso de empleados
- Posible aparato de detección de explosivos

Requisitos de funcionalidad del edificio terminal

Las necesidades de espacio en un aeropuerto se dividen en:

- Área Terminal
 - Pasajeros
 - Áreas de soporte a la operación
- Zona de Servicios

A continuación se enumeran los requerimientos de espacio del Área Terminal. Las necesidades funcionales asociadas a los pasajeros son:

Salidas Lado Tierra

- Mostradores de facturación / circulación
 - Facturación tradicional
 - Auto facturación

Área de recogida de equipajes

- Hipódromos de recogida de equipajes
- Circulación / carros portaequipajes
- Aduana

- Vestíbulo / circulación
 - Venta de billetes
 - Área de carros portaequipajes
- Concesiones comerciales
 - Tiendas comerciales
 - Restauración
- Control de seguridad
- Información al pasajero

Vestíbulo llegadas Lado Tierra

- Vestíbulo
- Concesiones comerciales
 - Tiendas comerciales
 - Restauración
 - Alquiler de coches
- Información al pasajero

Salidas Lado Alre

- Vestíbulo / circulación
- Área de espera / circulación
- Zona de embarque / circulación
 - Pasajeros internacionales
 - Pasajeros domésticos
- Concesiones comerciales
- Sala VIP
- Control de pasaporte salidas / filas
- Zona espera para retrasos

- Información al pasajero
- Oficina de equipajes perdidos (con almacén)

Circulación llegadas lado alre

- Pasillos para flujos en llegadas
 - Pasajeros Internacionales
 - Pasajeros domésticos
- Control de pasaportes llegadas / filas

Conexiones / transferencias²⁰

- Información a pasajeros en conexión
- Seguridad pasajeros en conexión
- Control de pasaportes a pasajeros en conexión
- Zonas descanso para pasajeros conexión

Otros servicios al pasajero²¹

- Servicios / aseos
- Punto de encuentro
- Oficina de correos
- Servicio médico / primeros auxilios
- Control de sanidad
- Información compañías aéreas
- Consigna
- Objetos perdidos
- UM's (Menores sin compañía)
- Mozos de embarque y sillas de ruedas

Las necesidades funcionales asociadas a las áreas de soporte a la operación son:

- Oficinas públicas
- Oficinas compañías aéreas y otros usuarios

Sistema de tratamiento de equipajes

- Clasificación
- Inspección
- Almacén equipajes anticipados
- Zona de carga / descarga
- Contenedores y equipo de almacenaje

Almacenes / Talleres

- Concesiones comerciales
 - Tiendas comerciales
 - Restauración
 - Catering
- Generales
- Mantenimiento
- Área de tratamiento de residuos

Salas de equipos

Operaciones de Compañías Aéreas / Agente Handling

- Áreas para personal / dirección
- Sindicatos
- Vestuarios
- Centro de reporte de la tripulación
- Control de *handling* en tierra / coordinación

Limpieza y mantenimiento

- Instalaciones de limpieza
- Instalaciones de mantenimiento

Oficinas de dirección del aeropuerto

Fuerzas de seguridad del Estado y seguridad privada

- Comisaría
- Policía Nacional
- Policía Municipal
- Inmigración

²⁰ Poco frecuente en el Aeropuerto

²¹ Pueden definirse integrados en alguna otra área

- Salas de equipos / sistemas de aire acondicionado y ventilación
- Centro de datos para terminal y líneas aéreas
- Suministro eléctrico
- Suministro de agua
- Comunicaciones

Soporte al *handling* de pasajeros

- Supervisión
- Sala de soporte en llegadas
- Control de equipaje y seguridad
- Soporte a la facturación
- Almacén de sillas de ruedas

- Aduana
- Seguridad privada

Soporte en rampa / *handling*

- Coordinación escala
- Área de equipos
- Carga de baterías
- Equipos de transporte de equipaje
- Soporte en rampa
- Limpieza de la aeronave
- Mantenimiento de la aeronave
- Soporte en embarque



Requisitos de proximidad entre áreas funcionales para el pasajero

Las diferentes áreas funcionales enumeradas pueden presentar tres posibles grados de proximidad entre ellas, representados por las siglas siguientes:

- A: En el mismo nivel, estando adyacente o próximo
- AC: Accesible, aunque no es necesario que se encuentren en el mismo nivel
- NE: El acceso entre las dos áreas funcionales no es esencial

En la siguiente matriz se describen los requisitos de proximidad/adyacencia entre áreas funcionales del edificio terminal, de acuerdo a los criterios citados.

	Vestíbulo de facturación	Venta de billetes	Restauración	Área Comercial	Salidas	Llegadas	Recogida de equipaje	Inmigración	Aduanas	Soporte a plataformas	Viales de salidas y llegadas	Oficinas de Dirección	Instalaciones para el personal	Oficinas
Vestíbulo de facturación														
Venta de billetes	A													
Restauración	A	A												
Área Comercial	A	A	A											
Salidas	A	AC	A	A										
Llegadas	AC	AC	A	A	NE									
Recogida equipaje	NE	NE	A	A	NE	A								
Inmigración	AC	NE	A	A	A	A	A							
Aduana	NE	NE	A	A	A	A	A	A						
Soporte a plataformas	NE	NE	AC	NE	NE	NE	AC	NE						
Viales de salidas y llegadas	A	A	AC	AC	A	A	NE	AC	NE	NE				
Oficinas de Dirección	AC	AC	AC	NE	NE	NE	NE	AC	AC	AC	NE			
Instalaciones para el personal	AC	AC	AC	NE	AC	AC	AC	NE	NE	NE	AC	A		
Oficinas	A	A	AC	A	A	A	A	A	A	AC	AC	A	A	

Figura 5. Matriz de proximidad del Área Terminal

Requisitos del diseño arquitectónico asociados a la plataforma de aeronaves

Los **parámetros aeronave** son los que acotan el diseño del interface entre los sistemas Edificio Terminal y Plataforma. Están definidos en el Anexo 14 y en el Manual de Diseño de Aeródromos de OACI, y a modo de ejemplo, a continuación se enumeran algunos de los más vinculados al diseño conceptual de la terminal:

- La distancia de separación de cualquier punto del avión con cualquier obstáculo debe garantizar un mínimo de 7,5 m
- En la zona que separa el morro de las aeronaves del edificio terminal se recomienda dejar un mínimo de 30 m para, además de respetar la distancia de seguridad entre el morro de la aeronave y objeto, se disponga de suficiente espacio para el vial de servicio (para la circulación y los servicios de los vehículos de *handling*), así como permitir la operación de los tractores de push-back (remolque), estimada en unos 15 metros

Requisitos del área de reclamo de equipajes

El diseño del área de recogida de equipajes debe atender a los siguientes requisitos básicos relacionados con el equipamiento correspondiente al SATE:

- Disposición en dos espacios totalmente separados para los hipódromos de recogida de equipaje, uno para el tráfico Internacional y otro para el doméstico
- Salvaguarda de espacio para la disposición de hipódromos adicionales del mismo tipo que los iniciales, y de acuerdo con la demanda prevista en la ampliación de la terminal
- Provisión de espacios de circulación y recogida alrededor de los hipódromos, así como para el acopio de carros portaequipajes
- Es recomendable disponer de una posición de recogida de equipajes especiales y de gran tamaño
- Cada hipódromo de recogida de equipajes tendrá una longitud efectiva de recogida de, al menos, 30 metros
- La disposición de los hipódromos debe ser compatible con la retícula estructural, para posibilitar unas circulaciones sin obstáculos en la sala de recogida y principalmente, en el patio de carrillos.
- Los hipódromos se deben orientar, de manera que posibiliten la entrada al lado aire (zona de carga) de un extremo de cada uno de ellos y, por tanto, con su eje longitudinal perpendicular a la línea divisoria lado aire – lado tierra.

Instalaciones convencionales requeridas

Las instalaciones mínimas a integrar en el edificio terminal son:

- Instalación de climatización y ventilación
- Instalación eléctrica en media y baja tensión
- Instalación de alumbrado
- Instalación de protección contra incendios
- Instalación de fontanería

Calidades mínimas comprometidas en la edificación

A continuación se definen genéricamente y de forma orientativa el nivel de calidad mínimo de los acabados de cada una de las zonas principales que conforman el edificio Terminal.

El proyecto deberá tener en cuenta los siguientes parámetros a la hora de definir cada uno de los sistemas constructivos y materiales, justificando las alternativas propuestas desde un punto de vista tanto arquitectónico como de la disponibilidad material de la zona, un nivel de mantenimiento bajo, la sostenibilidad de su utilización y las normativas locales.

Vestibulos de salidas y llegadas, área de facturación y salas de reclamo de equipajes

Requisitos generales

- Amplitud de espacios, materiales nobles, mayor altura de techos, luminosidad natural.
- Mostrador de recepción en materiales nobles.
- Cuarto de centralización de instalaciones anexo. En él se instalará el control de instalaciones y vigilancia del edificio (CGA). Entre otras se ubicarán las siguientes instalaciones:

- Monitores CCTV y centralita anti intrusión.
 - Gestión Centralizada de instalaciones eléctricas y Aire Acondicionado.
 - Control de ascensores y escaleras.
 - Cuadros eléctricos de zonas exteriores.
- Los accesos serán independientes para llegadas y salidas por medio de puertas giratorias de gran formato, en vidrio, automáticas y antibloqueo.
 - Se proveerán aseos para usuarios, aseo independiente para discapacitados, con todos los accesorios requeridos por normativa.
 - De instalarán zócalos de protección anti-golpeo de carritos en todos los paramentos verticales.

Requisitos para los muros

- Los muros principales serán macizos de piedra natural. Los tabiques secundarios podrán ser de fábrica de ladrillo o cartón yeso revestidos con acabados nobles tipo aplacado de piedra, vidrio laminar coloreado o paneles de madera vista.
- La parte inferior de los muros, en general, será vidriada transparente para permitir una gran conexión visual interior-exterior.

Requisitos para los pavimentos

- Prevalecerán pavimentos y rodapiés en piedra natural.
- En salas técnicas, el suelo técnico deberá estar acabado en losetas de terrazo, piedra natural o artificial.

Requisitos para los techos

- Los techos irán parcialmente revestidos con tratamientos acústicos y parcialmente vistos, tratando la estructura de forma que su aspecto sea adecuado a la representatividad del espacio.
- La iluminación artificial será representativa, según diseño.
- Los techos de la zona en altura simple (por ejemplo en las zonas de facturación o colas de control), el falso techo será registrable para el paso de instalaciones, con subestructura oculta y calado, material noble tipo listones de madera o rejillas metálicas. En salas técnicas, el falso techo será de fibras minerales o placas de cartón yeso.

Otros requisitos

- Las puertas de compartimentación de sectores de incendio serán de chapa de acero pintado.
- Las bocas de incendio estarán empotradas y los extintores en hornacinas empotradas.
- Cámaras CCTV controlando la totalidad de las zonas públicas.
- Dispondrán de señalética de diseño para evacuación, direccional aseos, ascensores, extintores, BIES, indicadores de planta, según criterios locales.
- Dispondrán de tuberías para extracción de humos en previsión de que parte de la planta baja pueda ser un restaurante.



Área comercial

Los acabados de las zonas de circulación del área comercial, así como las salas de espera para el embarque y de reclamo de equipajes tendrán el mismo acabado y calidades que las áreas públicas del vestíbulo principal.

- Se entregarán los locales diáfanos con cerramientos de fachada interior y exterior, recrecidos, con acometidas, con las instalaciones de Detección y Extinción de incendios que requiera la Normativa y sin pavimento, falso techo, ni revestimientos.

Fachadas

Las fachadas principales del edificio terminal del AICC estarán formadas por los muros que forman las bandas de programa funcional. Estos muros, como se explica en el primer apartado, estarán formados genéricamente por combinaciones de piedra natural y hormigón armado con áridos en los mismos tonos en la parte superior y fachada vidriada en la zona más baja.

- Las carpinterías serán de muro cortina acristalado doble con cámara, de forjado a viga de soporte de los muros pétreos, en las zonas inferiores.
- Los muros superiores serán de piedra natural soportados por estructura de hormigón armado.
- El sistema podrá llevar una segunda piel de protección solar
- En zonas de visión el vidrio tendrá un bajo factor solar y un alto factor de transmisión luminosa.
- Todos los elementos de acero serán lacados
- Se alternarán partes ciegas con zonas de vidrio con acabados exteriores integrados con el edificio. Se dejarán las puertas exteriores necesarias para evacuación.

Cubiertas

Se empleará una cubierta plana invertida acabada con tierras vegetales y plantación de especies locales de bajo mantenimiento. Previsión de placas ligeras según normativa aplicable. La maquinaria se ubicará sobre bancadas y será oculta incluso desde al aire.

Lucernarios

- La estructura de cubierta será reticular de gran formato, vista, de hormigón in situ coloreado.
- Los lucernarios formados por elementos acristalados verticales, doble acristalamiento con cámara, carpinterías de acero lacado.

Escaleras y vestíbulo de escaleras

Requisitos generales

- El ancho será el requerido por evacuación, ídem consideración en descansillos, según normativa aplicable.

Requisitos para pavimentos

- En las escaleras públicas abiertas, pavimentos y rodapiés de piedra natural acorde con los vestíbulos de planta.

- En resto de escaleras, pavimentos y rodapiés de terrazo pulido con tratamiento antideslizante.

Requisitos para paredes y techos

- Las paredes, techos y zancas de escalera serán enyesados y pintura plástica.

Requisitos para barandillas

- En escaleras, deberá proveerse barandillas no escalables, de acero pintado o chapa perforada.
- Todas las barandillas serán resistentes y adecuadamente ancladas a la estructura.
- Los pasamanos, cuando sean necesarios, serán con acabados análogos a las barandillas.

Requisitos para puertas

- Las puertas deberán ser de chapa de acero homologadas, con cercos telescópicos y muelles cierrapuertas.
- Dispondrán de barras antipánico en sentido evacuación cuando lo precise según normativa.
- Deberán contar con contacto magnético, conectado a centralita intrusión en puertas al exterior.

Aseos públicos

Requisitos generales

- Un conjunto de aseos (caballeros/señoras) por zona independiente: vestíbulo salidas, llegadas, salas de espera embarque, salas de llegadas, etc según documentación gráfica.
- Aseos de minusválidos en cada conjunto, según Normativa.

Requisitos para pavimentos

- Pavimento y rodapiés de piedra natural, terrazo continuo o en losetas, o gres porcelánico, según diseño.

Requisitos para paredes

- Donde no existan tabiques de cartón yeso hidrófugo, enfoscado maestreado previo de las paredes de ladrillo.
- Alicatado de gres porcelánico, losetas de terrazo micrograno o aplacado de piedra natural.

Requisitos para techos

- Se proveerá falso techo de placas de cartón yeso hidrófugo pintado. Cuando sea necesario para las instalaciones se colocará falso techo registrable metálico.



Requisitos para sanitarios y griferías

- Encimera corrida baja de piedra natural o material equivalente en calidad, si el diseño lo requiere.
- Grifería temporizada cromada. Únicamente agua fría, excepto requerido por Normativa. Sifones cromados.
- Inodoros y urinarios en porcelana vitrificada suspendidos.
- Accesorios de baño en acero inoxidable.

Otros requisitos

- Puertas de madera chapadas o pintadas, con amaestramiento. Muelles cierrapuertas.
- Mamparas de acero inoxidable o tableros de alta densidad en color, cerrajería de acero inoxidable.
- Espejos sobre encimera de lavabos.
- Alumbrado general de aseos.
- Extracción general de aseos.
- Señalética informativa de diseño.
- Paredes de ladrillo, acabado alicatado cerámico hasta falso techo, instalaciones de fontanería empotradas.

Oficinas, centros operativos, de gestión y áreas de control

Requisitos generales

- Las fachadas a patios de iluminación y ventilación serán luminosas, tipo muro cortina o con ventanales corridos en todo el perímetro.
- La altura de planta de falso suelo a falso techo será entre 2,85 m y 3,00 m libres, de 15 cm a 20 cm de falso suelo, y 50 cm de falso techo.

Requisitos para pavimentos

- Falso suelo formado por bandejas sobreelevadas de 60 cm x 60 cm de aglomerado de alta densidad encapsulado de acero galvanizado, acabado con moqueta, y patas regulables pegadas al forjado.
- El forjado con acabado superficial pulido con helicóptero y pintura antipolvo.

Requisitos para tabiquerías

- Mamparas de vidrio a pasillos y de cartón yeso entre despachos, con aislamiento acústico según Normativa. Cerrajerías de acero inoxidable.
- Pintura plástica sobre trasdosado de cartón yeso en cerramientos.
- Tabiquería a cuartos técnicos de cartón yeso o ladrillo enfoscado o trasdosado con cartón yeso.

Requisitos para techos

- Falso techo metálico acústico registrable microperforado, lacado, de 60cm x 60cm, con perfilera oculta y cortinero de placas de cartón yeso en todo el perímetro.



- En las plantas de oficina se colocará una preinstalación de cámaras de TV en los distribuidores.

Ascensores y escaleras mecánicas

Los requisitos técnicos que se requieren a ascensores y escaleras mecánicas son los siguientes:

- Los ascensores y escaleras mecánicas se gestionarán por un sistema de control propio.
- Cumplirán con la Normativa acerca de ascensor de emergencia.
- El diseño técnico de ascensores y escaleras (velocidad y capacidad), cumplirá con un estudio de tráfico.
- La capacidad mínima de los ascensores será de 10 personas, 800kg.
- Las cabinas será como mínimo de 2,20 m de altura libre y las puertas de 2,10 m.
- La anchura mínima de puertas será de 1,40 m.
- Las puertas de cabina y de planta serán en acero inoxidable.
- La decoración de la cabina será de calidad alta.
- Teclado con sistema Brailey y posibilidad de llaves.
- La anchura de las escaleras será como mínimo de 1,00m y su recorrido será el mismo que el nivel a salvar, de un solo tramo y acabado inferior visto.

Señalética del edificio

Requisitos para la evacuación

- Se colocarán de dimensiones y ubicación de acuerdo con el plan de emergencia vistas por una o dos caras.
- Diseño y calidad según estándares locales

Requisitos para la playa vehicular

- Se colocarán letreros indicando salida de vehículos y salida de peatones, ubicación de carritos, zonas de pago, etc.

6. Equipamientos mínimos del edificio terminal de pasajeros

La siguiente figura muestra los sistemas y equipamientos necesarios a ser desplegados en el edificio terminal del AICC. Se subdividen en equipamientos de operaciones, equipamientos de seguridad (security) aeroportuaria y equipamientos o sistemas comunes:

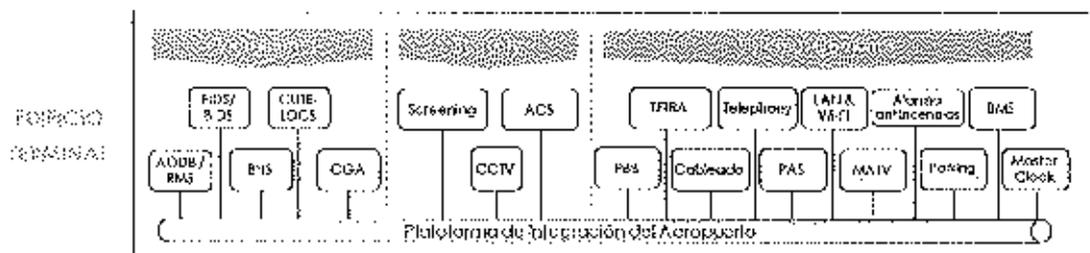


Figura 6. Sistemas de Terminal a desplegar en el AICC

6.1 Equipamientos operacionales

En la continuación se describen los equipamientos mínimos con los que debe contar el edificio terminal de pasajeros del AICC.

Base de datos operacionales del aeropuerto (AODB)

El sistema AODB debe ser el núcleo de las operaciones del aeropuerto, encargado de controlar todos los aspectos de las operaciones aeroportuarias desde el proceso de planificación previa de los vuelos hasta la ejecución de los mismos. El sistema AODB instalado en el AICC debe tener las siguientes características:

- El AICC contará con un sistema AODB que consolide toda la información operacional que reciba de otros sistemas aeroportuarios con los que va a convivir y difunda ésta para que todos ellos tengan el mismo conocimiento sobre la situación del aeropuerto.
- El sistema debe constar de los siguientes módulos:
 - Gestión de Operaciones. Debe contener las funcionalidades básicas, tales como gestión de vuelos en tiempo real, mantenimiento de tablas básicas, administración e integración con sistemas externos.
 - Facturación. Necesaria para registrar los servicios que han utilizado los vuelos que operan en el aeropuerto, tales como el uso de la señal de 400Hz, servicios contra incendios, pasarela, etc. La información registrada es puesta a disposición del sistema de facturación del aeropuerto. En concreto, el módulo de Facturación permite a los operadores del AODB recoger toda la información que el aeropuerto necesita para facturar a las compañías aéreas por diferentes conceptos.

Además, el módulo de facturación debe poder crear facturas tanto puntuales como recurrentes (por ejemplo, para vuelos programados durante toda una temporada)

- Planificación. El sistema debe poder elaborar la planificación de vuelos del aeropuerto (gestión de series)
 - Programación. Utilizado para programar los vuelos antes de que se produzcan en tiempo real.
 - Se debe poder realizar el desglose de series existentes en el sistema. El desglose de series consiste en la creación de los vuelos reales a los que dan lugar las series existentes en el sistema entre dos fechas.
 - Informes. El sistema debe ser capaz de generar informes de los datos guardados en el sistema, con el fin de facilitar las tareas de análisis de los datos operacionales del aeropuerto.
- El sistema, debido a su naturaleza como base de datos, como mínimo debe tratar los siguientes grupos de información:
 - Datos generales: entidades de facturación, handling, aeropuertos, aeronaves, compañías aéreas, recursos aeroportuarios
 - Datos en tiempo real: vuelos de salida y vuelos de llegada
 - Datos de administración del sistema: usuarios y grupos de usuarios
 - El acceso a la aplicación debe ser controlado mediante autenticación de los usuarios. Sólo los usuarios autorizados deben poder acceder a la misma.
 - El sistema debe ser capaz de interactuar con los diferentes sistemas del aeropuerto que requieran o sean fuente de la información contenida en el mismo

Sistema de gestión de recursos del aeropuerto (RMS)

El sistema de gestión de Recursos del aeropuerto (RMS) es el sistema encargado de asignar los recursos aeronáuticos disponibles en el aeropuerto en base a las operaciones previstas de aeronaves.

El sistema RMS del aeropuerto AICC deberá tener las siguientes funcionalidades:

- Asignación y gestión de los recursos aeroportuarios disponibles a los diferentes vuelos programados (mostradores de facturación, cintas de equipajes, puertas de embarque, salas de espera, vehículos de plataforma, stands...).
- Asignación y gestión de los recursos en tiempo real, para facilitar la reubicación de recursos en caso de modificación de las operaciones según el plan.
- Recepción de la información de los vuelos programados procedente del sistema AODB.
- El sistema debe mostrar los recursos asignados a cada operación mediante diagramas visuales, por ejemplo diagramas de Gantt.

- El sistema debe utilizar un seguido de reglas y restricciones a la hora de permitir la asignación de recursos (por ejemplo no debe permitir asignar una aeronave de fuselaje ancho en un stand para aeronaves de fuselaje estrecho)
- Durante la fase de programación, el sistema debe hacer una preasignación automática de los recursos, según los disponibles y las operaciones programadas, y siguiendo unas reglas y restricciones preestablecidas.
- El sistema debe proveer al AODB la información de facturación relacionada con la utilización de recursos (por ejemplo, tiempo de uso de plataforma o GPU).

Sistema de información al pasajero (FIDS/BIDS)

El objetivo del sistema FIDS es presentar la información necesaria para el pasajero en su tránsito por el aeropuerto allí donde el pueda necesitarla. Como mínimo, el sistema deberá tener las siguientes características:

- El sistema deberá presentar toda aquella información que es de utilidad al pasajero: información en los mostradores de facturación, en las puertas de embarque de pasajeros, en las cintas de recogidas de equipajes y a lo largo de la terminal con diferentes vistas de las listas de vuelos con salida/llegada al aeropuerto.
- Toda la información mostrada en los dispositivos que componen el sistema FIDS debe poder ser configurada por el usuario mediante el editor de plantillas. Dicho editor debe permitir al usuario personalizar la estructura de la información mostrada (tablas, imágenes, textos, logos, vídeos, etc.).
- El sistema debe permitir gestionar las diferentes pantallas de la terminal para que cada una muestre la información útil al pasajero en el punto donde se encuentra (salidas, llegadas, puertas de embarque, número de cinta de recogida de equipajes, etc.). Además, se deben poder asignar varias páginas en una misma pantalla para que se alternen.
- El acceso al sistema de un usuario se realizará por medio de una autenticación introduciendo su login y su password.
- El sistema se debe comunicar y coordinar con el sistema de megafonía para proveer la información a ser emitida por voz.

Sistema automatizado de tratamiento de equipajes (BHS)

El BHS es el sistema encargado de transportar el equipaje del pasajero a través de las diferentes zonas del aeropuerto durante todo su proceso. En el AICC, el sistema debe consistir de:

- Transporte del equipaje facturado desde los mostradores de facturación a las zonas de carga del equipaje al avión.
- Cintas de circuito cerrado en los diferentes patios de clasificación de equipajes.
- Las cintas ubicadas en cada mostrador de facturación deben estar provistas de básculas para poder determinar el peso del equipaje facturado y de mano durante la expedición de la tarjeta de embarque

- El sistema debe ser capaz de integrar un sistema de escaneo automático de los equipajes facturados.
- Transporte y entrega del equipaje facturado descargado del avión a las cintas de recogida de equipajes.

Sistema de uso compartido de equipos de terminal (CUTE-LDCS)

Para el tratamiento de los pasajeros se usará el denominado Sistema de Uso Compartido de Equipos (CUTE). El objetivo del sistema CUTE-LDCS es permitir un fluido y eficiente intercambio e interacción de recursos entre puestos de Facturación y de Embarque entre diferentes aerolíneas y/o agentes de handling.

- Este sistema debe permitir ofrecer un nivel de servicios básicos a todos los pasajeros y las compañías aéreas presentes en el aeropuerto.
- El sistema debe permitir que los mostradores y las puertas de embarque sean utilizados por todas las compañías, y de esta manera nos serán necesarios los equipamientos dedicados para cada usuario.
- CUTE debe poder ser accesible desde las estaciones de trabajo ubicadas en los mostradores de facturación. A través de CUTE se establecerá comunicación con los sistemas centrales de las aerolíneas.
- En cada mostrador de facturación se deberá instalar, una estación de trabajo junto con una impresora de tarjetas de embarque, una impresora de etiquetas y una impresora de uso general.
- CUTE también deberá ser accesible desde las estaciones de trabajo en las puertas de embarque, donde se comprobará la tarjeta de embarque del pasajero y el pasajero puede embarcar en el avión. Aquí la estación de trabajo se deberá equipar con un lector de tarjetas de embarque.
- Otras estaciones de trabajo se deberán proporcionar para la gestión del sistema global desde una posición centralizada en la Terminal (Centro de Gestión Aeroportuaria).

Centro de Gestión aeroportuaria (CGA)

El Centro de Gestión Aeroportuaria debe ser el núcleo de la infraestructura de los sistemas TIC, donde los operadores monitorizarán y registrarán las numerosas actividades del aeropuerto, 24 horas al día, 7 días a la semana, procesando la información recibida.

- El corazón del CGA lo debe constituir la sala de control en la que trabajan los operadores que debe contar con diversos sistemas funcional y tecnológicamente heterogéneos. Para ello se precisa una dotación tecnológica y un mobiliario específicos que les permitan realizar debidamente su función.
- Los controladores del CGA deben poder acceder a los diferentes sistemas de la terminal del aeropuerto desde cualquier estación de trabajo. El permiso de acceso/edición a cada sistema lo deben determinar las credenciales de usuario de cada controlador (especificadas según su rol).

- Cada posición de trabajo constará de una estación de trabajo, dotada de múltiples monitores y los periféricos necesarios (ratón, teclado, auriculares, micrófono, teléfono, etc.).
- Cada posición de trabajo estará dotada de mobiliario específicamente diseñado para sus funciones, un cumplimiento con las normativas ISO 11064, referentes al diseño de Centros de Control.
- El CGA deberá estar dotado de un sistema de visionado común como mínimo en una de las paredes de la sala formado por múltiples dispositivos de visualización con el fin de dar información general a todos los controladores de la sala.

6.2 Equipamientos de seguridad

Escáneres de seguridad (Screening)

Los sistemas de seguridad deberán garantizar la seguridad del aeropuerto, de los pasajeros y de los trabajadores del mismo.

- El sistema deberá ser capaz de analizar:
 - Todos los pasajeros que quieran acceder al fado aire
 - Equipaje de mano y otros objetos que sean llevados por dichos pasajeros que permanecerán en la cabina del avión
 - Equipaje facturado
- El sistema debe ser capaz de detectar la presencia de los siguientes materiales y objetos:
 - Material explosivo o peligroso para la salud humana
 - Armas
 - Objetos y sustancias ilegales
 - Mercancía de contrabando
- Con este fin se deberán instalar escáneres de rayos X y equipos de detección de explosivos en los diferentes puntos descritos, juntamente con todo el material asociado a ellos (mesas con rodillos, posiciones de control, espacios de registro privados, etc.).

Circuito cerrado de vídeo vigilancia (CCTV)

El sistema de vídeo vigilancia deberá proporcionar una herramienta vital para las fuerzas de seguridad del aeropuerto en la coordinación de las medidas de seguridad y prevención de desastres.

- El sistema de vídeo vigilancia deberá permitir cumplir los objetivos de la protección de los pasajeros y las instalaciones a la vez que contribuye a una mejor coordinación en situaciones de emergencia. Esto ayudará a optimizar los procedimientos de seguridad.
- El sistema debe recoger imágenes de datos para una mejor y más rápida toma de decisiones.

- La solución debe ser basada en transmisión de datos encriptados vía IP. La red de datos utilizada debe ser la misma que la utilizada para el resto de datos del aeropuerto, es decir, no debe ser dedicada.
- El sistema debe ser capaz de integrar la señal de las diferentes cámaras instaladas en el aeropuerto, aunque sean de diferentes modelos y proveedores.
- El sistema debe ser capaz grabar las capturas de las cámaras para posterior visionado. Las grabaciones deberán mantenerse por un plazo no menor de treinta (30) Días. De ser requerida por alguna autoridad, el CONCESIONARIO deberá proporcionar copia de la grabación efectuada.
- El sistema debe estar provisto de una interfaz hombre-máquina (HMI) que permita el controlador gestionar el sistema. Como mínimo, debe tener las siguientes funcionalidades:
 - Acceder a la captura de cualquier cámara activa
 - Controlar las cámaras: activar, desactivar, controlar posición, zoom, resolución, etc.
 - Relacionar una captura de cámara con su ubicación dentro de la terminal
 - Módulo de alarmas e incidentes. Cuando exista una alarma, el sistema debe mostrar la captura de las cámaras más cercanas a la posición donde se ha originado el incidente
 - Visualización de grabaciones históricas
 - El acceso al sistema de un usuario se realizará por medio de una autenticación introduciendo su login y su password.

Sistema de control de accesos (ACS)

Para impedir intrusiones en áreas restringidas del aeropuerto, se debe instalar el sistema de control de accesos en los puntos que se consideren más críticos del aeropuerto. El sistema deberá cumplir con las siguientes funcionalidades:

- Este sistema debe impedir el acceso no autorizado a zonas restringidas mediante la instalación de cerraduras eléctricas y equipos de verificación de identidad en los puntos de control.
- Todas las zonas prohibidas para los pasajeros tanto en lado tierra como lado aire, así como accesos de uno al otro no permitidos, deberán estar protegidas. Todas las rutas desde y hacia estas áreas deberán estar equipadas con control de acceso.
- El sistema deberá registrar para cada puerta la identidad del titular de la tarjeta y el momento de la entrada, además de señalar la apertura de puertas. El software de control deberá incorporar también tiempos limitados en áreas específicas y sus respectivas puertas.
- El sistema se debe gestionar a través de estaciones de trabajo ubicadas en una sala central en el edificio de terminal. La comunicación con los servidores y estaciones de trabajo deberán hacerse a través de la LAN, ofreciendo la posibilidad de instalar estaciones de trabajo adicionales en todo el edificio de la terminal.

6.3 Equipamientos comunes

Sistema de comunicaciones móviles (TETRA)

El TETRA o Terrestrial Trunked Radio debe ser el sistema de comunicación entre los diferentes agentes que operan normalmente en la plataforma dentro del aeropuerto y no están equipados de sistemas radio VHF como las aeronaves.

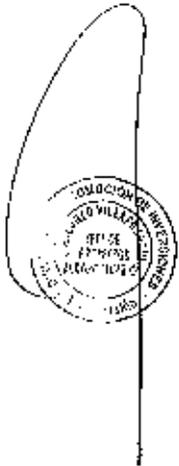
- El sistema consistirá de diferentes dispositivos de comunicación bidireccional (transmisor-receptor) portátiles, fijos o instalados en vehículos.
- El sistema de comunicaciones móviles debe tener cobertura dentro de todo el perímetro del aeropuerto, así como dentro de los diferentes edificios.
- El protocolo de comunicación debe ser encriptado con el fin que no pueda ser recibido por terceros.
- Las frecuencias usadas por el sistema no deben interferir en ningún otro sistema instalado, como las comunicaciones tierra-aire o las radioayudas.

Cableado, LAN, Wi-Fi y Telefonía (Redes)

Este suministro deberá comprender las infraestructuras de comunicación de datos y voz necesaria para dar soporte al resto de sistemas de la terminal.

El aeropuerto AICC deberá contener los siguientes sistemas:

- Cableado estructurado principal entre edificios: infraestructura física que debe conectar cada una de las dependencias del Aeropuerto (Torre, Terminal, otros) y posibilitar la comunicación entre sistemas instalados en diferentes localizaciones.
- Red local de datos (LAN): la red de datos debe ser la red a través de la cual todos los sistemas instalados en el Aeropuerto intercambian información y permite la integración entre todos ellos.
 - Debe tener un ancho de banda capaz de soportar la transmisión masiva de datos de todos los sistemas descritos.
 - El sistema debe proporcionar un transporte de los datos eficiente y seguro.
- Red inalámbrica (Wi-Fi): red inalámbrica que permita conexión remota a la red del aeropuerto desde diferentes puntos de la terminal. Adicionalmente, debe proporcionar acceso a Internet a los pasajeros que dispongan de dispositivos compatibles.
- Telefonía: sistema de comunicaciones de voz para las comunicaciones tanto internas como con el exterior.
 - El sistema debe proporcionar comunicación interna entre las diferentes terminales del aeropuerto bajo protocolo IP.
 - El sistema deberá proporcionar las comunicaciones de voz con la red de telefonía convencional.



Sistema de megafonía del aeropuerto (PAS)

Un sistema de megafonía (sistema de PAS) debe ser un sistema de amplificación electrónica con un mezclador, un amplificador y altavoces, que se utiliza para realizar anuncios por voz dentro de la terminal. El sistema deberá cumplir las siguientes especificaciones:

- El sistema PAS deberá poder emitir mensajes de voz y de alarma a los diferentes espacios públicos de la terminal, con el fin de informar a los pasajeros que se encuentran en ellos.
- El sistema se deberá comunicar con el sistema FIDS, para tener conocimiento del estado actual de los vuelos.
- El sistema debe ser capaz de emitir mensajes automáticos pregrabados informando al pasajero, por ejemplo, del inicio de embarque de un vuelo u otros mensajes informativos respecto a normativas de seguridad o recomendaciones al pasajero.
- El sistema debe estar provisto de diferentes estaciones de llamada desde donde poder efectuar llamadas de voz por micrófono, por ejemplo, en las puertas de embarque.
- El sistema debe ser selectivo con la zonificación de los mensajes, es decir, solo debe emitir los mensajes en las zonas donde los pasajeros sean susceptibles de su interés.
- El sistema debe estar conectado con el sistema de alarmas, con el fin de poder anunciarlas a través de la megafonía si es necesario.
- Todos los mensajes deberán ser transmitidos a través de la red común del aeropuerto sin necesitar la instalación de una red dedicada.

Servicio de televisión digital (MATV)

El MATV debe ser un sistema que distribuya el servicio de televisión en las diferentes pantallas dentro de la terminal. Deberá cumplir los siguientes requisitos:

- Todos los datos desde los diferentes equipos de adquisición de señal hasta las pantallas debe ser a través de la infraestructura de red común del aeropuerto bajo TCP/IP.
- El AICC debe contar con un sistema MATV que permita la distribución y visualización de señal analógica, Digital Terrestre, cable y TV satélite a través de una única interfaz de usuario.
- El sistema debe tener un software de gestión para poder controlar el contenido visionado en las diferentes pantallas.

Alarma antiincendio

El sistema antiincendio deberá cumplir los siguientes requisitos:

- Deberá estar diseñado para detectar la presencia no deseada de fuego a través de la monitorización de los cambios ambientales asociados con la combustión.

- El sistema de alarma contra incendios deberá consistir de dos subsistemas:
 - de accionamiento automático (mediante sensores instalados dentro de la terminal)
 - de accionamiento manual, mediante accionadores instalados dentro de la terminal
- El sistema tendrá como objetivo notificar a los ocupantes del edificio para evacuación en caso de incendio u otra emergencia, informar del suceso al exterior del Aeropuerto con el fin de reclamar los servicios de emergencia, y preparar las instalaciones y sistemas asociados (p.ej. PAS y ACS) para controlar la propagación del fuego y el humo.

Sistema de Gestión del Edificio (BMS)

Un BMS debe ser un sistema de Supervisión, Control y Adquisición de Datos (SCADA). El BMS debe ser la herramienta principal de trabajo del equipo de mantenimiento del aeropuerto.

- El sistema debe permitir controlar y gestionar los dispositivos mecánicos y eléctricos instalados en edificios, como ascensores, pasarelas automáticas o escaleras mecánicas.
- Debe integrar también la gestión y control de las instalaciones de iluminación, climatización, protección contra incendios, circuitos cerrados de TV y sistemas de suministro de energía.

Sistema de reloj aeroportuario

El sistema de Reloj Aeroportuario deberá:

- Sincronizar la hora de todos los sistemas de la terminal y evitar incongruencias entre ellos.
- La recepción de la señal se hará mediante un servidor central, sincronizándose con satélites geostacionarios del sistema GPS. Además, el servidor deberá disponer de osciladores para la corrección de la señal.
- El sistema incluirá también los relojes de pared que se van a emplear para mostrar la hora y la fecha dentro de las instalaciones de la terminal. Estos relojes también deberán sincronizar su señal horaria con el servidor de tiempos.
- Este sistema se deberá encargar de proporcionar la señal horaria para todos los sistemas Aeroportuarios mediante el protocolo estándar NTP (Network Time Protocol).
- El servidor horario debe poder ser accesible desde cualquier estación de trabajo conectada a la red común del aeropuerto, mediante un cliente web.

Mangas de embarque (PBB)

Las mangas de embarque/desembarque son pasarelas móviles, cubiertas, que se extenderá desde la puerta de embarque de la terminal del aeropuerto (en una posición de estacionamiento de aeronaves de contacto) hasta la puerta de una aeronave, permitiendo el

acceso sin necesidad de descender a la plataforma del aeropuerto. Todas las pasarelas instaladas en el AICC deberán cumplir las siguientes especificaciones:

- Las pasarelas deben poder ser maniobradas desde una consola ubicada en el extremo que se acopla con la cabina de las aeronaves.
- El movimiento de las pasarelas debe ser accionado por un motor eléctrico propio.
- Las pasarelas deben estar provistas de aire acondicionado, así como ventiladores para generar corrientes a lo largo del túnel.

La siguiente tabla resume los requerimientos mínimos de cada sistema:

Equipamiento	Requerimientos Mínimos
Sistemas Operacionales	
AODB/RMS	Servidores del sistema Estaciones de trabajo para la gestión del sistema
FIDS/BIDS	Servidores del sistema Estaciones de trabajo para la gestión del sistema 105 pantallas (90 de 32" y 15 de 46")
BHS	Cintas con báscula para 18 mostradores de facturación 4 carruseles de llegadas 3 carruseles de salidas
CUTE-LDCS	Equipamiento para 18 mostradores de facturación Equipamiento para 10 gates Equipamiento para 2 mostradores de tránsito
CGA	8 posiciones de controlador LCD-Wall de 2x2 displays de 46"
Sistemas de seguridad	
Screening	10 filtros de seguridad para pasajero (arcos detectores de metales, escáner para equipaje de mano, detectores de metales manuales y mobiliario asociado) 1 equipo de tomografía 3 escáneres para equipajes facturados 3 detectores de explosivos
ACS	205 accesos controlados
CCTV	270 cámaras de seguridad
Sistemas comunes	
TETRA	8 repetidores 150 dispositivos móviles (walkies) 30 dispositivos en vehículos
Redes	170 km de cableado estructurado 2000 puntos de red 300 teléfonos 60 puntos de acceso a red Wi-Fi
PAS	1000 altavoces 38 estaciones de llamada
MATV	30 pantallas (20 de 32" y 10 de 46")
Alarma antiincendio	2.000 sensores



BMS	Sistema para gestión del edificio terminal de 30.000 m ²
Reloj aeroportuario	Servidor NTP con oscilador 20 relojes
PBB	8 (1 por posición en contacto)

Tabla 26. Alcance de los sistemas de terminal propuestos para el AICC

7. Requisitos técnicos mínimos del área terminal

Las instalaciones mínimas con las que deberá contar el área terminal son las siguientes:

- Un (1) edificio terminal de pasajeros, con los requisitos mencionados anteriormente.
- Accesos terrestres, urbanización del área terminal y una (1) playa vehicular con capacidad para atender vehículos propios y autobuses
- Un (1) edificio terminal de carga, consistente en un pequeño almacén
- Un (1) área destinada a la aviación general y/o corporativa
- Una (1) planta de abastecimiento de combustibles
- Un (1) edificio multipropósito en el que se podrán alojar talleres de mantenimiento y vehículos del aeropuerto
- Un (1) edificio para el centro de control de área (ACC), asociado a la TWR
- Un (1) edificio para oficinas de aeropuerto u operador de handling
- Un (1) edificio para alojar la central eléctrica del aeropuerto
- Un (1) cerco perimetral para seguridad aeroportuaria (security aeroportuaria)
- Instalaciones para el suministro de agua potable, saneamiento y energía eléctrica
- Un (1) punto limpio o centro de tratamiento de residuos

A continuación se describen los requisitos técnicos mínimos de estas instalaciones.

Urbanización del área terminal

El proyecto se entiende en continuidad topográfica con su entorno, trazando plataformas naturales, utilizando materiales propios del lugar y fragmentando los volúmenes.

Se establecen una serie de requisitos generales para las zonas a urbanizar en el área terminal:

- Constarán de zonas ajardinadas, aceras peatonales, calzadas para vehículos. Adicionalmente se reservará una amplia zona cercana a los accesos para el desenganche de pasajeros que viajen en autocar y otra para descarga de camiones.
- Las aceras permitirán la cómoda circulación de peatones desde el acceso de entrada y plazas de exterior hasta los edificios, sin tener que andar por las calzadas de los viales.
- Se dispondrán pasos de cebra y barbacanas en aceras.
- Las zonas ajardinadas dispondrán de arbolado de porte y plantaciones con poco riego.
- Las zonas urbanizadas y calles estarán adaptadas a normativa de personas con movilidad reducida, rampas, barandillas, etc.
- Los equipamientos mínimos para las calles de urbanización son los siguientes:

- Papeleras
- Bancos exteriores
- Señalización informativa y vial
- Farolas de iluminación de bajo consumo
- Todos los complementos urbanos necesarios para el correcto funcionamiento del equipamiento.

Materiales

- Las aceras y bordillos serán de piedra natural o artificial de formatos variables, según normativas vigentes.
- Los viales se ejecutarán en asfalto con nivel de resistencia acorde al uso al que va destinado.
- Las zonas ajardinadas serán de vegetación autóctona, arbolado de bajo mantenimiento de cierto porte inicial, tapizantes naturales en zonas concretas con especies de bajo mantenimiento y riego.

Accesos terrestres y playa vehicular

El acceso público en el aeropuerto deberá cumplir con estándares aceptados en la industria y se proyectará usando las siguientes normas generales definidas por el Highway Capacity Manual 2000²² del Transportation Research Board (TRB) de los Estados Unidos:

- Capacidad por carril (por hora): Calle principal: 700-800; Carretera: 1,200-1,600
- Número mínimo de carriles 2; Ancho mínimo de los carriles 3,7 m
- El ratio de puestos de estacionamiento de vehículos por millón de pasajeros O/D deberá ser justificado con un estudio de tráfico y tiempo de permanencia de los vehículos esperados.

Sobre la acera de llegadas del edificio terminal de pasajeros, se deberá seguir documento *Airport Passenger Terminal Planning and Design*²³ de TRB, con los ajustes apropiados para reflejar las condiciones locales de Chinchero.

Otros requerimientos para los accesos al aeropuerto son los siguientes:

La carretera de acceso dentro del perímetro aeroportuario y el estacionamiento de vehículos deberán estar iluminados, disponer de sistemas de drenaje y una demarcación adecuada.

- Los pavimentos deberán ser diseñados para acomodar los niveles de demanda para los próximos 15-20 años.
- La zona dedicada a aviación general y la terminal de carga deberá tener una calle de acceso apropiada para su nivel de demanda y los vehículos previstos.
- Pavimento de la playa vehicular: consistirán en bloques prefabricados permeables.

Terminal de carga

La mayor parte de la carga aérea en el AICC será transportada en la bodega de los aviones de pasajeros con algunos vuelos esporádicos de aeronaves cargueras.

²² Highway Capacity Manual 2000, 2004, Transportation Research Board, Washington, DC, USA
²³ Airport Passenger Terminal Planning and Design, Airport Cooperative Research Program (ARCP) 25, TRB, 2010, Washington, DC.



El Manual de Referencia de Desarrollo de la IATA²⁴ suministra unos lineamientos generales para el dimensionamiento de las instalaciones de carga en base a toneladas métricas por metro cuadrado gestionado por el aeropuerto.

Requisitos funcionales que deberá cumplir el edificio o almacén de carga:

- El edificio deberá cumplir con el ratio de carga manejada anual de 5 toneladas métricas anuales por metro cuadrado, en caso de que la automatización de la terminal sea baja.
- El edificio debe encontrarse próximo a la terminal de pasajeros para facilitar el traslado de la carga entre las dos instalaciones.
- Deberá disponer de un acceso viario que conecte con los accesos al aeródromo, y este deberá disponer de una playa de maniobras cómoda para acceso, maniobra y estacionamiento de los camiones que transportan la carga en el lado tierra. Esta playa se debe ubicar en la zona restringida del Aeropuerto, de forma que los camiones que acceden a la Terminal pasen un primer filtro de control.
- Rapidez en la operación de carga/descarga. La dársena de descarga deberá permitir la aproximación directa de los distintos tipos de vehículos que previsiblemente accederán a la Terminal. Se deberá disponer de un mínimo de dos plazas de estacionamiento de camiones y dos plazas para trailers dotadas de plataformas que se adapten a la altura de la caja.
- Modularidad en el diseño y facilidad de ampliación. Se deberá seguir un concepto modular y dejar espacio de reserva, de forma que es posible el crecimiento futuro del edificio y la compartimentación inmediata en transporte nacional e internacional.
- Disponibilidad de áreas de clasificación y manipulación. Se deberá disponer de un espacio intermedio junto a la dársena de descarga de los camiones para la realización de las labores de manipulación e inspección de la carga y otra banda en el lado aire para facilitar las operaciones de transferencia desde el lado aire.
- Flexibilidad de utilización. La zona de almacén deberá dejarse diáfana, con objeto de flexibilizar la clasificación y zonificación de áreas destinadas a las distintas actividades.
- Facilidad de comunicación con el resto del campo de vuelo. Frente a la Terminal de Carga, en el lado aire, deberá discurrir un vial de servicio de Plataforma, de modo que la comunicación con los aviones y con la Terminal de Pasajeros sea inmediata.

Área para aviación general y/o corporativa

Las principales aeronaves usuarias del AICC serán las del tipo C de la OACI (previsiblemente los Airbus A319), con posibilidad de que puedan operar aeronaves mayores como el Boeing B737, el A340, el A300 o el futuro B767. No obstante, se prevé también una actividad de aviación general con aeronaves ligeras similares a las que operan en el actual AIVA (del tipo Gulfstream GLF200, Piper PA31, Learjet LJ28 y LJ60, Diamond DA20, etc.) Por ello se establecen los siguientes requisitos para las instalaciones de aviación general y/o corporativa:

24 Airport Development Reference Manual, 9th Edition, January 2004, IATA, Montreal, Canadá

- La plataforma de aeronaves deberá disponer de una zona de estacionamiento diferenciada de las aeronaves comerciales para AG, con capacidad de acomodar como mínimo 8 aeronaves Clave A.
- La plataforma de aviación general y/o corporativa deberá de disponer de sendos accesos viarios por lado tierra y lado aire del aeropuerto
- Se debe reservar áreas disponibles en el caso que un *Fixed Base Operator* (FBO) esté interesado en proveer servicios a los aviones privados que llegan al AICC. El FBO será el responsable de realizar las inversiones de las instalaciones relacionadas con su operación.

Planta de abastecimiento de combustible

El proyecto de las instalaciones de abastecimiento de combustible deberá acomodarse a la Circular de la FAA AC 1 50/5230-4A, *Aircraft Fuel Storage, Handling and Dispensing on Airports* recomienda las guías para el diseño de las instalaciones de combustible, incluyendo un Código 407 de la *National Fire Protection Association (NFPA) Code 407 Standard for Aircraft Fuel Servicing 2007*²⁵, otros documentos relevantes de la NFPA, el documento *Refueling and Quality Control Procedures for Airport Service and Support Operations*²⁶ de la *National Air Transport Association (NATA)* (y documentos pertinentes del *American Petroleum Institute*).

Los requisitos mínimos aplicables a la planta de combustibles son los siguientes:

- Deberá disponer de un sistema de almacenamiento fijo para combustibles JET A-1 (sujeta a normativa internacional SERD 2494) y para gasolina AVGAS D-910, ambos con instalaciones claramente diferenciadas.
- De acuerdo a las prácticas aceptadas en la industria, la planta de abastecimiento de combustible deberá tener la capacidad de acomodar a una demanda mínima de abastecimiento durante cinco días de aeronaves comerciales.
- En caso de que el proyecto no contemple un sistema de hidrantes de combustible en plataforma, deberá facilitarse el acceso a plataforma de los vehículos de suministro de combustible desde la planta de combustible mediante calles y accesos adecuados, libres de obstáculos, con un tiempo de circulación no superior a 5 minutos a una velocidad media de 40km/h.
- Sólo está permitido el almacenamiento de productos de aviación en instalaciones aeroportuarias en tanques de techo fijo, pudiendo ser estos horizontales o verticales, aéreos o subterráneos. Asimismo los tanques verticales y horizontales cumplirán, además de la normatividad vigente que les afecte, las condiciones de construcción y elementos que exige esta normativa, de manera que los materiales empleados en su construcción serán compatibles con los productos que contengan, todas las superficies de acero al carbono en contacto con el combustible estarán recubiertas con pintura resistente a los combustibles líquidos.

25 Code 407 – Standard for Aircraft Fuel Servicing, 2007, NFPA, Quincy, Massachusetts, USA

26 Refueling and Quality Control Procedures for Airport Service and Support Operations, Enero 2011, NATA, Alexandria, VA, USA

- Deberá proveerse un sistema de depuración de las instalaciones de almacenamiento mediante un número de unidades filtrantes, de características adecuadas que garanticen que no se excedan los límites máximos de contaminantes sólidos y agua no disuelta, descritos en la normativa internacional de aplicación.
- Todos los filtros (carcasas y elementos filtrantes) estarán contruidos con materiales que sean compatibles con el combustible, no estando permitidos, entre otros, el cobre, zinc, cadmio, y sus aleaciones. En el caso de no estar contruidos en aluminio o acero inoxidable, el interior de la carcasa deberá estar recubierto con pintura resistente a los combustibles líquidos.

Edificio multipropósito

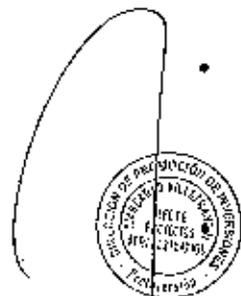
Se describen a continuación las prestaciones del edificio en relación a los requisitos básicos y las exigencias básicas del Edificio multipropósito. Estos requisitos básicos son los relativos a la funcionalidad, la seguridad y la habitabilidad. Se establecen estos requisitos con el fin de garantizar la seguridad de las personas, el bienestar de la sociedad y la protección del medio ambiente. Por ello el edificio se debe proyectar, construir, mantener y conservar de tal forma que se satisfagan estos requisitos básicos.

- Deberá construirse un edificio multipropósito con una superficie mínima edificada de 3.000 m².
- Deberá contar con acometida eléctrica de baja tensión, conexasiónado a la red de saneamiento, aseos para el personal empleado y accesos viario.
- El edificio dispondrá de un mínimo de 2 salas diferenciadas:
 - Taller para maquinaria, mantenimiento y repuestos del aeropuerto
 - Oficinas y aseos para el personal del aeropuerto
- Funcionalidad: Los espacios se deberán dimensionar en función de su uso, así como los pasillos y el número y tamaño de ascensores y escaleras. Los núcleos de comunicación se deberán situar de forma que los recorridos de los distintos usuarios hacia cada zona del edificio funcionen correctamente.

Seguridad: Los requisitos básicos relativos a la seguridad son la seguridad estructural, la seguridad en caso de incendio y la seguridad de utilización.

- Los aspectos básicos que se deben tener en cuenta a la hora de adoptar el sistema estructural para el edificio son la resistencia mecánica y la estabilidad, la seguridad, la durabilidad, la economía, la facilidad constructiva, la modulación y las posibilidades de mercado.
- Se deben tomar en consideración las sobrecargas a las que se somete la estructura debido a la maquinaria necesaria para el correcto funcionamiento del edificio.
- En lo que respecta a la seguridad en caso de incendio, todos los elementos estructurales deben cumplir con las exigencias de resistencia al fuego.
- Además se deben cumplir las condiciones necesarias para la evacuación en lo referente al dimensionamiento de puertas, pasillos y escaleras, así como el espacio exterior seguro.
- El uso normal del edificio no deberá suponer riesgo de accidente para las personas.

Habitabilidad: Los requisitos básicos relativos a la habitabilidad son la higiene, la salud y la protección del medio ambiente, la protección contra el ruido, y el ahorro de energía y el aislamiento térmico:



- En el edificio se deberán prever los espacios, recorridos e instalaciones necesarios para suministrar al equipamiento higiénico previsto el agua apta para el consumo de forma sostenible, y para extraer las aguas residuales y los residuos generados por el uso del edificio.
- Deberá estar garantizada una adecuada gestión de toda clase de residuos en el edificio. Todos los elementos constructivos, tanto verticales como horizontales, deberán contar con el aislamiento acústico requerido para los usos previstos en las dependencias que delimitan.
- La edificación proyectada deberá disponer de una envolvente adecuada a la limitación de la demanda energética necesaria para alcanzar el bienestar térmico en función del clima, del uso previsto y del régimen de verano y de invierno.
- Deberá contar, además, con las instalaciones de iluminación necesaria para cada uso y a la vez eficaz energéticamente disponiendo de un sistema de control que permita ajustar el encendido a la ocupación real de la zona, así como de un sistema de regulación que optimice el aprovechamiento de la luz natural.

Mantenimiento del aeropuerto

El programa de mantenimiento del aeropuerto deberá seguir los SARPS del Anexo 14 de la OACI, los Manuales de Servicio de Aeropuerto: Parte 8 – Servicios Operacionales de Aeropuerto²⁷ and Parte 9 – Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos²⁸ para asegurar que las instalaciones de mantenimiento son adecuadas para los requisitos del nuevo aeropuerto de Cusco Chinchero. También se deberán considerar los lineamientos y recomendaciones del ADRM de la IATA al respecto.

Edificio para el centro del control (ACC)

- Deberá construirse un edificio para el centro de control de área de navegación aérea que disponga de un mínimo de 500 m²
- Deberá contar con acometida eléctrica de baja tensión, conexasión a la red de saneamiento, aseos para el personal empleado y accesos viario.

Edificio de oficinas del aeropuerto

- Deberá construirse un edificio de oficinas del Aeropuerto que disponga de un mínimo de 1.500 m²
- Deberá contar con acometida eléctrica de baja tensión, conexasión a la red de saneamiento, aseos para el personal empleado y accesos viario.

Central eléctrica del aeropuerto

El AICC deberá disponer de un edificio dedicado para las instalaciones de transformación de energía eléctrica y equipos de suministro de emergencia, que permita distribuir la energía eléctrica a todos los edificios y equipamientos aeroportuarios.

- La Central Eléctrica deberá constar de una única planta. Se proyectará de forma que equipos redundantes se encuentren en áreas de fuego distintas, y que el recorrido de las

27 Manual de Servicio de Aeropuertos: Parte 8 – Servicios Operacionales de Aeropuerto, 1a Edición, 1983, OACI, Montreal, Canadá

28 Manual de Servicio de Aeropuertos: Parte 9 – Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos 1a Edición, 1984, OACI, Montreal, Canadá

cables de alimentación a dichos equipos sean independientes. De esta forma, un fallo único permitiría al aeropuerto seguir funcionando.

- Las salas deberán ser de las dimensiones suficientes para alojar los equipos previstos, dejando espacio suficiente en aquellas salas en las que se prevea instalar nuevos equipos, y dejando también salas de reserva.
- Las salas mínimas con las que se debe proyectar la Central Eléctrica son las siguientes:
 - 3 salas para grupos electrógenos, una de ellas es de reserva por si en un futuro es necesario instalar un nuevo grupo.
 - 3 salas para los transformadores elevadores de los grupos de emergencia (una de ellas en reserva).
 - 2 salas para los motores diesel de los grupos de continuidad.
 - 2 salas en reserva en previsión de instalar transformadores de aislamiento para alimentar las reguladores de corriente constante, si se deseara que éstos sean alimentados en régimen de neutro IT.
 - 2 salas para los equipos de control de grupos de continuidad y grupos de emergencia.
 - Un recinto en reserva para instalar el control del posible futuro grupo de emergencia.
 - 2 salas de reguladores de corriente constante
 - 2 salas de media tensión
 - 2 salas de baja tensión
 - 2 salas para transformadores de distribución
 - 2 salas para neutro artificial
 - 2 salas en reserva para instalar baterías de condensadores en media tensión, si en un futuro fuese necesario compensar reactiva en media tensión.
 - 2 salas de reserva
 - 1 sala para comunicaciones
 - 1 sala para los equipos de PCI
 - 1 sala de control
 - 1 taller de reparación de equipos
 - 1 despacho
 - 1 sala de descanso para el personal
 - Aseos y vestuarios



Cerco perimetral y seguridad aeroportuaria (security)

El proyecto de aeródromo deberá respetar los SARPS de los Anexos 17 y 9 Seguridad²⁰ y Facilitación³⁰ como también el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita³¹. También deberá usar como referencia el manual de *Recommended Security Guidelines for Airport Planning, Design and Construction*³² del *Transportation Security Administration (TSA)* de los Estados Unidos para aspectos de seguridad.



- Anexo 17: Seguridad, 8a Edición, OACI, Abril 2006, Montreal, Canadá
- Anexo 9, Facilitación, 12a Edición, OACI, Julio 2005, Montreal, Canadá
- Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita (Doc 8973 – Distribución Limitada), 7a Edición, OACI, Montreal, Canadá
- Recommended Security Guidelines for Airport Planning, Design and Construction, Transportation Security Administration, June 2006, United States Transportation Security Administration, Washington, DC, USA



- Se deberán prever controles de acceso a áreas restringidas incluyendo las plataformas de aeronaves, el área de los edificios de acceso restringido como son el área de manejo de los equipajes, y las áreas de apoyo a las aeronaves estacionadas en rampa.
- El edificio terminal contará con un circuito cerrado de televisión (CCTV). Asimismo, deberá haber cámaras en todas las entradas a áreas de acceso restringido – lado aire, TWR - y sistemas de alarma que se activan cuando una persona entra sin la correspondiente identificación.
- El AICC deberá tener un cerco de seguridad perimetral para acatar las recomendaciones del Anexo 17 de la OACI. El cerco contará como mínimo con una malla de calibre No. 10 de acero galvanizado instalada hasta a una altura de 2,5 m con tres estrías de alambre de púas calibre No. 12 en su parte posterior.
- Las estrías de alambres de púas deberán instalarse con una separación mínima de 15 cm y extenderse hacia fuera y hacia adentro a ángulos de 45 grados de la horizontal. Los postes de la cerca deberán instalarse a intervalos no mayores de 3 m y ser colocados dentro de 5 cm de cualquier pared o estructura que forman parte del perímetro.
- Se deberá mantener un área de 3 a 6 m de ancho limpia de estructuras y árboles adyacente en la parte externa del cerco. Los portones deben ser construidos de materiales similares de calidad y durabilidad y se puedan abrir por lo menos a un ángulo de 90 grados. Las bisagras que se usen no pueden ser removidas sin autorización. Los portones dando acceso a calles públicas requerirán procedimientos de control para prevenir el acceso no autorizado a áreas de operación del lado aire.
- El proyecto deberá contemplar un vial perimetral con un mínimo de 3 m de anchura de servicio alrededor de todo el perímetro aeroportuario para facilitar las tareas de vigilancia. Este vial será también utilizado para el mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias.
- En las áreas operacionales del aeropuerto deberá haber calles de acceso restringido que faciliten la llegada de vehículos a las instalaciones del lado aire.
- También deberá construirse una calle perimetral alrededor de la cerca que bordea todo el límite de la propiedad.



Instalaciones de suministro de agua potable, saneamiento y energía eléctrica

El AICC deberá contar con las instalaciones adecuadas que permitan conexionar el edificio terminal de pasajeros y resto de edificaciones del área terminal con la red de agua potable, la red de saneamiento y la red de tendido eléctrico de la zona.

Suministro de agua Potable

El suministro de agua potable podrá obtenerse de algunas de las lagunas cercanas al emplazamiento del AICC, en concreto de las lagunas Huaypo y Piuray. En caso de que la localidad de Chinchero disponga de una red de agua potable en el momento de apertura, el AICC podrá realizar el conexinado con la misma en caso de que se pueda suministrar un caudal suficiente. En caso contrario, se deberá disponer de un depósito de recogida de agua pluvial.



- El sistema de agua potable deberá usar el estándar de diseño para suministrar un mínimo de 75 litros por pasajero embarcado.
- El conexionado a la red principal deberá garantizar un suministro para un día típico durante la época de mayor actividad en el año.
- En caso de que la red de saneamiento de Chinchero sea insuficiente o inexistente, las instalaciones deberán disponer de un depósito de recogida de agua pluvial con un mínimo de capacidad de 300 m³.
- Para propósitos de combatir incendios, la presión requerida para el agua para emergencias deberá ser como mínimo:

	Presión (MPa)
Edificio Terminal	8,6
Abastecimiento de Combustible	8,0
Hidrante de las Pistas	1,4

Fuente: NFPA

- La capacidad calculada del sistema de suministro de agua deberá basarse en el cálculo para la demanda requerida durante 90 minutos. Deberá existir además un tanque de agua específico para la lucha contra incendios.

Además del Anexo 14 y el Manual de Servicios de Aeropuertos: Parte 1 – Salvamento y Extinción de Incendios, el operador deberá considerar el Código 415 de la NFPA - *Standard on Airport Terminal Buildings, Fuelling Ramp and Loading Walkways*³³. También deberá considerar la legislación aplicable en Perú a este respecto.

Red de saneamiento

- El proyecto de aeródromo deberá contemplar una red de saneamiento o aguas residuales, de modo que se puedan recoger y conducir por gravedad o bombeo hasta la estación depuradora de las mismas, desde todas las instalaciones y edificios del área terminal.

Suministro eléctrico

- El proyecto de aeródromo deberá prever una fuente confiable de electricidad para proveer 24 horas al día, 365 días al año.
- Los siguientes equipos y sistemas del aeropuerto deberán contar con alimentación eléctrica redundante: equipos de navegación aérea, telecomunicaciones, ayudas visuales, sistemas de IT, áreas públicas de la terminal.
- El aeropuerto deberá contar con al menos 2 grupos electrógenos para el SAI (sistema de alimentación ininterrumpido) para suministro de los equipos y sistemas básicos de navegación aérea y Edificio Terminal.

33 Code 415 - Standard on Airport Terminal Buildings, Fuelling Ramp and Loading Walkways, 2008, NFPA, Quincy, Massachusetts

Punto limpio

El área terminal deberá disponer de una planta para tratar todos los residuos sólidos generados por el AICC. Deberá regirse por la legislación y regulación pertinentes del Perú como también por las internacionales aceptadas por la industria.

Otros edificios del Área Terminal

Para el diseño y la construcción de las obras se deberá seguir el Reglamento Nacional de Edificaciones del Perú³⁴ como también otros manuales de diseño y construcción pertinentes. Durante la construcción se debe respetar las leyes y regulaciones peruanas de protección ambiental. Si existen impactos asociados con la construcción se deben implementar medidas de mitigación para reducir los efectos de la obra.

Mantenimiento de aeronaves

No se requiere la construcción de instalaciones de MRO en el AICC. Sin embargo, se debe facilitar que se pueda realizar mantenimiento correctivo de aeronaves en plataforma. Para ello deberá proveerse en el área terminal un área dedicada para este tipo de actividades.

Estación depuradora de aguas residuales (EDAR)

A priori no se requiere que la estación depuradora de aguas residuales forme parte del complejo aeroportuario, pudiendo estar emplazado en otra ubicación más alejada y de uso compartido con la Comunidad de Chinchero. No obstante, la EDAR deberá estar conexiónada con la red de saneamiento del aeropuerto.

- Para estimar los requisitos de aguas residuales, el proyecto y diseño de la misma se debe asumir 0,023 m³ por pasajero (al año).
- En la actualidad no existe una planta de tratamiento de aguas residuales en el área. El proyecto deberá contemplar la construcción de una planta de tratamiento de aguas residuales que sirva al aeropuerto como a la comunidad de Chinchero.
- La planta deberá ubicarse como mínimo a una distancia de 500 m del edificio terminal de pasajeros y la carretera principal de acceso por los olores que pueda generar el tratamiento de las aguas residuales.
- Para acometer estos procesos de manera correcta, la EDAR deberá disponer de los siguientes elementos:

Una línea de aguas dotada de bombas, pozos-arquetas de reparto y un pozo de bombeo a un depósito de acumulación de agua depurada, con capacidad este último de 600m³. La planta podrá estar en un punto de menor cota que el aeropuerto para que no haya necesidad de bombear las aguas residuales a la planta.

Tamices y bombas de pretratamiento para la decantación primaria

- Un reactor biológico aerobio con capacidad de 700m³, dotado de cámara anexótica 250m³, con sistema de agitación y cubierto respecto al medio exterior

34 Reglamento Nacional de Edificaciones, publicado en el periódico oficial el Peruano el 8 de junio de 2006, Lima, Perú

- Una línea de tratamiento de fangos, dotado de decantador centrífugo
- Un sistema de desodorización eficiente para toda la estación que evite la generación de malos olores.



Anexo 8 - Apéndice 2

Requisitos Técnicos Mínimos

Términos de Referencia de la Etapa de Ejecución de Obras

A. Normas básicas para el funcionamiento de la Construcción

El presente capítulo contiene un modelo de ejecución de las obras que se define mediante un conjunto de normas, de obligado cumplimiento por parte del Concesionario, obligaciones y condiciones, vigentes durante todo proceso de construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco.

El control de la ejecución de las Obras, por parte de OSITRAN, tiene como objetivo principal el garantizar que la construcción e implementación de todas las infraestructuras, instalaciones y sistemas definidos en los proyectos del AICC, se ejecuten con un nivel de calidad igual o superior al definido. Por lo tanto, la evaluación de la calidad de la construcción será clave durante el proceso de construcción.

- Documentación de Obra

La memoria justificativa de las fases de construcción (Memoria general del proyecto) que debe presentarse dentro de la Propuesta Técnica es el documento que refleja el correcto enfoque de la obra y el planteamiento realista de la misma. Todo ello, analizado en coherencia con los medios propuestos. Al ser esencial esa coherencia, se tendrá especial cuidado en precisar en ella los medios propuestos, y en definir las hipótesis logísticas: maquinaria, personal, acopios, etc.

A más tardar a los sesenta (60) días calendario de aprobado el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), se deberá presentar un Plan de Aseguramiento de la Calidad de las obras conforme al detalle que se señala en el presente Apéndice.

- Fase de Construcción

El Concesionario está obligado, bajo su responsabilidad, a suministrarse y disponer en obra de todas las máquinas, útiles y medios auxiliares necesarios para la ejecución de las Obras, en las condiciones de calidad, potencia y capacidad de producción, y en cantidad suficiente para cumplir todas las condiciones del Contrato, así como manejarlos, mantenerlos, conservarlos y utilizarlos adecuada y correctamente.

El Concesionario asumirá la responsabilidad y los costos que se generen si, en el curso de los trabajos y para el cumplimiento del Contrato, se viera precisado a aumentar la importancia de la maquinaria, de los equipos o de las plantas y de los medios auxiliares en calidad, potencia, capacidad de producción o número, o a modificarlo respecto de sus previsiones.

Constituye obligación del Concesionario la elaboración del EDI, la construcción, conservación y explotación, desmontaje, demolición y retirada del espacio de las obras de todas las instalaciones auxiliares de obra y de las obras y dispositivos auxiliares necesarios para la ejecución de las obras.

– **Aseguramiento de la calidad**

El Concesionario propondrá un Plan de Aseguramiento de la Calidad (PAC) para la obra, cuyo contenido se ajustará a la siguiente estructura:

- Análisis del EDI
- Estructura y organización
- Control de la documentación
- Compras. Materiales y productos
- Recepción de las compras
- Acopios. Almacenamiento y manejo
- Emisión de procedimientos
- Colaboraciones externas
- Inspecciones y ensayos en el proceso
- Controles y pruebas finales
- Equipos de medida
- No conformidades. Acciones correctoras
- Identificación y trazabilidad
- Auditorías de calidad
- Derecho de acceso



– **Autocontrol**

El Concesionario estará obligado a disponer en obra, de los equipos necesarios y suficientes, tanto materiales de laboratorio, instalaciones, aparatos, etc., como humanos, con facultativos y auxiliares, capacitados para dichos metrados y ensayos.

B. Disposiciones generales para pruebas y ensayos

A título orientativo, a continuación, se indican algunos de los ensayos a realizar si bien, se estará a lo que indique OSITRAN sobre Control de Calidad de obra civil e instalaciones.

Terraplén

- Contenido de materia orgánica por oxidación de dicromato, según NLT 118
- Determinación de la densidad "in situ" incluyendo humedad por el método de isótopos radiactivos, según ASTM-D 3017
- Análisis granulométrico por tamizado en suelos, según NLT 104
- Determinación de los límites de *Atterberg*
- Ensayo de apisonado de suelos por el método Proctor Modificado, según NLT 107 o UNE 7255
- Ensayo de placa de carga

Pavimentos

- Subbases granulares
- Ensayo de Los Ángeles, determinación del coeficiente de desgaste, según NLT-



149/72

- Determinación del CBR, según NLT-111/58
- Determinación del límite líquido, según NLT-105/72
- Determinación del Índice de Plasticidad, según NLT-106/72
- Determinación del Equivalente en arena, según NLT-113/72
- Ensayo Proctor Modificado, según NLT-108/72
- Ensayo de placa de carga
- Bases granulares
- Determinación del Índice de Plasticidad, según NLT-106/72.
- Determinación del Equivalente en arena, según NLT-113/72
- Ensayo Proctor Modificado, según NLT-108/72
- Ensayo de placa de carga



Cimentaciones y estructuras

- Hormigón. Toma de muestra de hormigón fresco, medida del cono, fabricación de probetas cilíndricas de 15 x 30, según UNE
- Acero corrugado
- Ensayo a tracción de una barra de acero, según UNE 36401
- Ensayo de doblado de una barra de acero, según UNE 36068
- Ensayo de doblado-desdoblado de una barra de acero, según UNE 36068 y 36088
- Determinación de las características geométricas de una barra corrugada, según UNE 36068 y 36088
- Acero laminado
- Inspección de soldadura por líquidos penetrantes
- Ensayo o tracción de una probeta de acero según UNE 36401
- Ensayo a temperatura ambiente (por probeta)
- Ensayo de doblado simple, según UNE 7472



Instalaciones

En los cuadros de baja tensión se realizarán los siguientes ensayos de rutina especificados en las normas:

- Inspección del cableado y de funcionamiento eléctrico, así como comprobación de marcas y etiquetas
- Ensayos dieléctricos de los circuitos principales y auxiliares, salvo elementos que por sus características no puedan someterse a la tensión de ensayo, tales como circuitos electrónicos
- Verificación de las medidas de protección y de la continuidad eléctrica de los circuitos de protección



- El fabricante adjuntará, a los planos e información técnica, protocolos de los ensayos y certificados de prueba de cortocircuitos tipos.
- Repaso general de toda la instalación, limpiando todos los posibles residuos de la misma, así como revisar el posible olvido de algún útil o herramienta.
- Medida de aislamiento y timbrado tanto el circuito principal como de los circuitos auxiliares y de control.
- Operación normal de todos los elementos de corte.
- Introducir tensión de control y operar los elementos de mando. Muy importante es verificar el reglaje de los relés de protección y comprobar los circuitos de disparo.
- Al dar tensión a los cuadros, despejar la zona y poner señales de peligro para evitar que personas ajenas a la instalación accedan a los mismos.

Tubos

La recepción de los materiales y/o equipos de este epígrafe, se hará comprobando que cumplen las condiciones funcionales y de calidad fijadas en las NTE, en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión y en las correspondientes normas y disposiciones vigentes relativas a fabricación y control Industrial, o, en su defecto, las normas UNE indicadas en la NTE-IEB/1974: "Instalaciones de Electricidad: baja tensión" y en la NTE-IER/1984: "Instalaciones de Electricidad: red exterior".

Cuando el material o equipo llegue a obra con certificado de origen industrial que acredite el cumplimiento de dichas condiciones, normas y disposiciones, su recepción se realizará comprobando, únicamente, sus características aparentes.

El tipo de ensayos a realizar así como el número de los mismos y las condiciones de no aceptación automática, serán los fijados en la NTE-IEB/1974: "Instalaciones de Electricidad: baja tensión" y en la NTE-IER/1984: "Instalaciones de Electricidad: red exterior".

Bandejas

Las bandejas serán suministradas acompañadas de los documentos que acrediten al menos los siguientes ensayos:

- Ensayo de resistencia a la llama de plástico auto portante
- Ensayo de reacción al fuego
- Ensayo de hilo incandescente
- Ensayo de dedo incandescente
- Ensayo de inactividad
- Ensayo de comportamiento frente a agentes químicos
- Ensayo del grado de protección para el que han sido diseñadas

Cables eléctricos

La recepción de los materiales de este epígrafe, se hará comprobando que cumplen las condiciones funcionales y de calidad fijadas en las NTE, en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión, MIE-RAT, y en las correspondientes normas y disposiciones vigentes relativas

a fabricación y control industrial, o, en su defecto, las normas UNE indicadas en la NTE-IEB/1974, "Instalaciones de Electricidad: baja tensión", y en la NTE-IER /1984: "Instalaciones de electricidad: red exterior".

Cuando el material o equipo llegue a obra con Certificado de Origen Industrial que acredite el cumplimiento de dichas condiciones, normas y disposiciones, su recepción se realizará comprobando, únicamente, sus características aparentes.

El tipo de ensayos a realizar así como el número de los mismos y las condiciones de no aceptación automática, serán los fijados en la NTE-IEB/1974, "Instalaciones de electricidad: baja tensión" y en la NTE-IER/1984: "Instalaciones de electricidad: red exterior".

Material Diverso



La recepción de los materiales y/o equipos de este epígrafe, se hará comprobando que cumplen las condiciones funcionales y de calidad fijadas en las NTE, en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión y en las correspondientes normas y disposiciones vigentes relativas a fabricación y control industrial, o, en su defecto, las normas UNE indicadas en el NTE-IEB/1974: "Instalaciones de electricidad: baja tensión".

Cuando el material o equipo llegue a obra con Certificado de Origen Industrial que acredite el cumplimiento de dichas condiciones, normas y disposiciones, su recepción se realizará comprobando, únicamente, sus características aparentes.

El tipo de ensayos a realizar así como el número de los mismos y las condiciones de no aceptación automática, serán los fijados en la NTE-IEB/1974: "Instalaciones de electricidad: baja tensión".



Arquetas

La recepción de los materiales de este epígrafe, se hará comprobando que cumplen las condiciones funcionales y de calidad fijadas en las NTE y en las correspondientes normas y disposiciones vigentes relativas a fabricación y control industrial, o en su defecto, las normas UNE indicadas en la NTE-IER/1984: "Instalaciones de electricidad: red exterior".



Cuando el material o equipo llega a obra con Certificado de Origen Industrial que acredite el cumplimiento de dichas condiciones, normas y disposiciones, su recepción se realizará comprobando, únicamente, sus características aparentes.

El tipo de ensayos a realizar así como el número de los mismos y las condiciones de no aceptación automática, serán los fijados en la NTE-IER/1984: "Instalaciones de electricidad: red exterior".



Documentación final de obra

A más tardar a los dos (2) meses desde la suscripción del Acta de Recepción de Obras y Equipamiento, el Concesionario deberá entregar la documentación siguiente:

- Memoria descriptiva de los trabajos desarrollados durante las Obras que definan explícitamente el contenido de las mismas
- Planos detallados de las Obras ejecutadas, a las escalas necesarias para una correcta definición

- Resultados de ensayos y protocolos de pruebas de control de calidad y funcionamiento de las distintas unidades de obra que los hayan requerido
- Documentos probatorios del otorgamiento de licencias, permisos, autorizaciones y legalizaciones, que se hayan producido a lo largo de la ejecución de las Obras, tanto por las Autoridades Gubernamentales, como por particulares
- Manuales, libros de instrucciones, folletos y cualquier tipo de información necesaria para el buen uso, la conservación y el mantenimiento de las instalaciones y equipos objeto del contrato. Toda esta documentación deberá estar en idioma español
- Reportaje fotográfico de los aspectos singulares del proceso constructivo y su configuración final
- Soporte informático de las obras realizadas compatible con el del proyecto. (Planos, metrados, precios y presupuesto)
- Diseño de la estructura del espacio aéreo

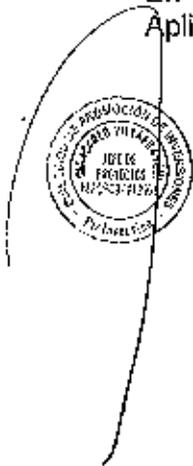


Medidas de seguridad y operatividad

En el caso de que se efectúen obras en el momento en que el Aeropuerto se encuentre en la etapa de Explotación, (por ejemplo, al ejecutar las obras de la fase de ampliación), y el lugar sea el Lado Aire, se deberán observar una serie de medidas, que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas, marcadas éstas por directivas internacionales.

En las obras del lado tierra, se deberán seguir la normativa vigente en cuanto a señalización, balizamiento y defensa de las obras e instalaciones, aplicando en cada momento la normativa vigente.

En cualquier caso, se deberán seguir siempre las directrices marcadas por las Leyes Aplicables en materia de seguridad y salud.



Anexo 8 – Apéndice 3

Requisitos Técnicos Mínimos

Términos de Referencia de la etapa de Explotación

El presente capítulo contiene una propuesta de modelo de explotación que se define mediante un conjunto de normas, de obligado cumplimiento por parte del Concesionario, obligaciones y condiciones de explotación, durante todo el periodo de concesión.

El control de la Concesión, por parte de las Autoridades Competentes, tiene el objetivo principal de garantizar que los servicios aeroportuarios prestados por el Concesionario, durante el periodo de explotación del AICC, se realice siempre que la actividad de la terminal no sobrepase un 95%³⁵ de la hora punta, con un nivel de calidad de servicio igual o superior al umbral definido previamente. Por lo tanto, la evaluación de la calidad y la eficiencia de los Servicios Aeroportuarios prestados será clave en el funcionamiento de la Concesión.

Una vez enumeradas una serie de normas, consideradas básicas para el correcto funcionamiento de la Concesión, se propone una metodología para la evaluación de la calidad de los servicios prestados en el AICC. El sistema se basa en dos parámetros fundamentales: los indicadores de evaluación de la calidad del servicio y las encuestas de percepción de la calidad del servicio. Además se prevé la realización de inspecciones por parte de OSITRAN con el objetivo de verificar la correcta aplicación del sistema.

1. Normas básicas para el funcionamiento de la Explotación

– Inicio del periodo de Explotación

Se someterán a prueba todas las instalaciones antes de su efectiva puesta en servicio. El Concesionario estará obligado a realizar cuantas actuaciones, pruebas, subsanaciones o rectificaciones, tanto en lo relativo a las obras realizadas como a los equipos y medios instalados para el funcionamiento del Aeropuerto, sean requeridas por OSITRAN.

En todo caso, el Concesionario deberá estar en disposición de iniciar la Explotación una vez se otorgue el Certificado de Aeródromo.

2. Descripción de las Tareas de Mantenimiento

Durante todo el periodo de Concesión, el Concesionario deberá adoptar políticas adecuadas para el mantenimiento de las infraestructuras, es decir, incidir en el mantenimiento preventivo en vez del mantenimiento correctivo. Los costos anuales del Mantenimiento y limpieza de las instalaciones aeroportuarias deberán ser incluidos dentro de un programa de mantenimiento.

El Concesionario prestará todos los servicios de Mantenimiento del Aeropuerto.

Estas normas de Mantenimiento y limpieza de instalaciones aeroportuarias se aplicarán a las instalaciones aeroportuarias cuyo mantenimiento y limpieza no estén comprendidas dentro de las normas de mantenimiento de OACI tales como las pistas de aterrizaje, calles de rodaje,

³⁵ El Manual del TRB Airport Passenger Terminal Planning and Design recomienda entre el 90% y el 95% de la hora punta

sistemas de navegación aérea y radio ayudas, sistemas de iluminación, sistemas meteorológicos y sistemas de telecomunicaciones.

Las infraestructuras e instalaciones que deben estar incluidas en los programas de Mantenimiento, se enumeran a continuación, de manera no exhaustiva:

Instalaciones Aeroportuarias

La terminal de pasajeros incluye, pero no se limita a las siguientes áreas principales:

- Edificio Terminal: procesador y diques de embarque
- Zonas de estacionamiento público y para vehículos de alquiler (lado tierra)
- Vías de acceso (lado tierra)
- Zonas ajardinadas (lado tierra y lado aire)
- Plataforma de estacionamiento de aeronaves (lado aire)

Otros edificios aeroportuarios de la Terminal

- Hangar de mantenimiento y almacenaje de aeronaves
- Terminal de carga aérea
- Edificio SEI (estación de bomberos)
- Edificio de mantenimiento y almacenaje (multipropósito)
- Planta de almacenamiento y abastecimiento de combustibles
- Edificio para el equipo de servicios de apoyo terrestre
- Edificio de oficinas de líneas aéreas
- Edificio e instalaciones de sistemas meteorológicos

Torre de control de tráfico aéreo

Cerco perimetral aeroportuario de seguridad

Cualquier otro edificio o instalación situado dentro del recinto aeroportuario

El personal para ejecutar el Mantenimiento deberá ser el necesario e idóneo para mantener un servicio profesional, eficiente, seguro y oportuno de todas las obras, equipos e instalaciones a mantener. Deberá disponerse de personal de reemplazo para cubrir ausencias, permisos y vacaciones. Todo el personal estará capacitado en la prevención de riesgos y será competente en el desarrollo de sus funciones técnicas.

El personal deberá mostrar un trato amable y respetuoso con los pasajeros y funcionarios del área de la terminal. Todo el personal en servicio deberá usar un vestuario adecuado que lo distinga y utilizar elementos de seguridad apropiados en el desempeño de sus funciones.

Todo daño ocurrido a las instalaciones con ocasión de las obras de construcción o de la operación deberá ser reparado por el Concesionario, corriendo estos gastos por su cuenta. Será su obligación mantener una permanente vigilancia de todas las obras, equipos e instalaciones comprendidas en el contrato. De ocurrir este tipo de daños, el Concesionario informará de los hechos inmediatamente, por escrito a OSITRAN. Constatados los daños, el Concesionario propondrá un programa de reparación de las instalaciones al OSITRAN para su aprobación.

En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". El grado de calidad de mantenimiento y limpieza, que serán requisitos mínimos obligatorios, incluye pero no se limita, a las siguientes características:

- Los colores de la pintura de las paredes internas y externas públicas deberán mantener su apariencia original
- Las ventanas y puertas de vidrio se mantendrán su apariencia y funcionalidad nueva
- Todas las lámparas y rétulos iluminados serán mantenidos en buen estado y completa funcionalidad y, máximas condiciones de calidad
- Todos los sistemas de los edificios aeroportuarios incluyendo: los sistemas de tratamiento de equipajes, aparatos para la entrega de maletas, cintas de transporte de maletas y carga aérea, sistema de aire acondicionado, sistemas de telecomunicaciones, sistema de seguridad y vigilancia, sistema de alarma de incendios, sistemas de extinción de incendios, sistemas de evacuación de humo, sistemas de punto de venta, sistemas de ordenadores, sistemas de administración y gestión del edificio, todo vehículo aeroportuario de soporte terrestre y todo equipo necesario para las operaciones aeroportuarias, serán mantenidos de acuerdo a las recomendaciones de los programas de mantenimiento preventivo de los fabricantes. Los repuestos para cualquier equipo o sistema serán adquiridos y almacenados en las bodegas aeroportuarias o almacenes para todo el equipo y los sistemas aeroportuarios aquí listados, en conformidad a las recomendaciones de sus fabricantes
- Suelos enmoquetados recibirán una limpieza de champú dos veces por semana, por lo menos, y en conformidad con las recomendaciones de los fabricantes, para mantener su apariencia nueva, limpia e higiénica. Los suelos de superficie rígida, tales como mármol, terrazo, y cerámica, será limpiado y lustrado, de conformidad a las recomendaciones de los distribuidores, instaladores y fabricantes, por lo menos cada 12 horas, para mantener su apariencia nueva, limpia e higiénica
- Mostradores para atención a los pasajeros, barandas y la mueblería pública en general se mantendrá en un estado de alta calidad de apariencia, funcionalidad y seguridad
- Las paredes y barreras temporales que separan las zonas de construcción del público y las paredes de los corredores de circulación pública temporal serán construidas para asegurar la alta seguridad y salud, pintadas y mantenidas con una apariencia de pared aeroportuaria permanente
- Todas las áreas de jardinería internas y externas de los edificios del Aeropuerto y todas las zonas del lado aire y lado tierra de los mismos, se mantendrán en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario

Normas mínimas requeridas para el Mantenimiento del edificio terminal

Este rubro se refiere básicamente al Mantenimiento y conservación preventiva y correctiva del edificio terminal e incluyen los siguientes servicios.

- Reparación y/o cambio total o parcial de techos
- Pintura total o parcial del interior y exterior del edificio
- Reposición y/o reparación parcial o total de revestimientos de muros y tabiques, tanto los exteriores como los interiores

- Reparación y/o reposición parcial o total de pavimentos, tantos exteriores como interiores, incluyendo su demarcación
- Reparación y/ o reposición parcial o total de cielos y lámparas
- Reposición y reparación de artefactos sanitarios, grifería, conexiones y otros accesorios
- Reposición de vidrios, puertas, ventanas, pisos y alfombra
- Reposición y reparación de las instalaciones eléctricas, alcantarillado y agua potable
- Reposición de cerrajería, quicios, cierra puertas, chapas, bisagras y otros elementos de importancia en el buen funcionamiento de puertas y ventanas
- Reposición y/o reparación total o parcial del equipamiento mecánico, tales como: equipos de aire acondicionado, secadores de mano, extractores de aire, puertas automáticas, ascensores o montacargas, escaleras mecánicas, sistemas de bombeo de agua potable, decoraciones y obras de arte, mobiliario, instalaciones telefónicas, sistema de altavoces, cintas transportadoras de equipajes, otros equipos que provea el Concesionario, etc.
- Otros de similar naturaleza

El Concesionario deberá realizar el Mantenimiento Correctivo de forma inmediata o dentro de las 24 horas de ocurrido el hecho que lo amerite cuando ello no afecte la prestación de los servicios. En el caso de que dicha labor requiera de un plazo mayor para su solución, deberá solicitar al OSITRAN la autorización para que dicho plazo sea extendido.

Además, el Concesionario proveerá permanentemente los servicios de aseo y limpieza del edificio, entendiéndose por éstos la limpieza permanente de todas las áreas en los edificios de las terminales, tales como accesos, áreas comunes, salas de embarque y desembarque, baños públicos, etc.

- Vías de acceso y estacionamientos

El Concesionario deberá prestar el servicio de mantenimiento y limpieza de las vías de acceso y estacionamientos con la frecuencia, calidad e intensidad que se requiera dependiendo del estado de los pavimentos.

El mantenimiento de las vías de acceso al Aeropuerto incluye los bacheos (simple y de reposición de carpeta) y relleno de ondulaciones y sello, en el caso de pavimento asfáltico y el relleno de juntas y grietas y el bacheo (simple y con reposición de lozas), en el caso de pavimento de hormigón. El mantenimiento mayor incluye cualquier obra necesaria para recuperar la utilización adecuada o para restituir las condiciones originales de las vías, incluyendo su reposición o repavimentación.

El mantenimiento menor incluye la limpieza, reposición de material y readecuación de superficie de espaldones, rehabilitación de cunetas, rehabilitación de obras de drenaje, pintura de señalización, limpieza y reposición de señales y demarcación de pavimentos.

- Normas mínimas requeridas para el mantenimiento del campo de vuelo

El mantenimiento del campo aéreo deberá cumplir, como mínimo, con las normas establecidas en el Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 9 - Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos, del Anexo 14 de la OACI e incluyen, entre otros, los siguientes servicios:

- Mantenimiento de pavimentos y espaldones (sellados, impermeabilizaciones, juntas)

- Mantenimiento de drenajes, alcantarillas y sistemas de evacuación de aguas de lluvia y combustibles
- Mantenimiento de la iluminación de la plataforma (torres)
- Mantenimiento de señales, letreros, luces de borde de pista y de calle de rodaje, y balizas
- Mantenimiento de pinturas de pavimentos

El Concesionario deberá proveer y supervisar todos los servicios preventivos y correctivos de mantenimiento de las instalaciones del campo aéreo incluyendo los servicios de limpieza, mantenimiento de los terrenos y obras del AICC, recolección y eliminación de basura, desechos sólidos, y supervisión de las pistas.

Para la realización de las distintas actividades de Mantenimiento se deberán llevar controles rigurosos de los mismos por medio de órdenes de trabajo que incluirán: número de orden, descripción de la zona en la cual se realizará el mantenimiento, persona responsable, equipo de trabajo, descripción de los trabajos (preventivo/correctivo), prioridad y detalle del trabajo realizado.

Puede ocurrir que una orden de trabajo de Mantenimiento Preventivo origine órdenes de trabajo de Mantenimiento Correctivo asociadas a la misma, como por ejemplo en el caso de la revisión programada de una pista de vuelo, en la que la inspección visual conduce a la detección de caucho, pintura deficiente, grietas en el pavimento flexible, etc.

A continuación se muestra un resumen esquemático de las diversas actividades que debe contemplar el Programa de Mantenimiento rutinario y periódico del Aeropuerto para el campo de vuelo así como la periodicidad aplicable a cada actividad:

Programa de actividades y tareas		
Mantenimientos preventivos rutinarios	Diario	Inspección visual de la pista
		Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje en calles de rodaje
		Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje en plataforma
		Mantenimiento de señalización horizontal en plataforma
		Mantenimiento de drenaje y balizamiento en plataforma
	Semanal	Mantenimiento de pavimento, drenaje y cerrajería de urbanización y accesos
		Mantenimiento de señalización horizontal y vertical de urbanización y accesos
		Mantenimiento de pavimento y señalización de caminos perimetrales
		Mantenimiento de zonas verdes y forestales
		Mantenimiento de cercos perimétricos
		Mantenimiento de red hidráulica y separadores de hidrocarburos
		Mantenimiento de red de drenaje general
		Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje de la pista
Mantenimiento de galerías subterráneas (si existen)		
Mensual	Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje de la pista	
Mantenimientos preventivos periódicos	Anual	Limpieza y análisis de depósitos de agua potable
	Bianual	Remoción de caucho sobre pavimentos y señalización horizontal c./2-4 años
Mantenimientos	Inmediato	Limpieza de fosas sépticas y separadores de hidrocarburos o sistemas equivalentes (plazo variable según fabricantes)
		Retirada de objetos de zonas pavimentadas

Programa de actividades y plazos

correctivos	Plazo 24 H	Ballzamiento de urgencia en caso de peligro
		Bacheo provisional con aglomerado en frío
Reparación urgente de canaletas y drenajes		
Reparación urgente de roturas en red de saneamiento		
Limpiezas puntuales de atascos en las redes de saneamiento		
Reparación urgente de acometida de agua al edificio terminal		
Reparación urgente de losa de concreto incluyendo juntas si las hubiera		
Reparación (sellado) urgente de fisura de pavimento asfáltico		
Reparación urgente de obra de fábrica		
Reposición de señal o cartel		
Plazo 1 semana	Reparación de barrera de seguridad	
	Reparación de pintura en el campo de vuelos	
	Reparación urgente de cerco perimetral	
	Borrado o granallado de pintura en campo de vuelos	
	Reparación de resto de tuberías de agua del aeropuerto	
	Reparación de equipos separadores de hidrocarburos	
	Reparación de losa de concreto incluyendo juntas si las hubiera	
	Reparación (sellado) no urgente de fisura en pavimento asfáltico	
	Reparación de canaletas y drenajes no urgentes	
	Reparación de obra de fábrica	
Gestión del mantenimiento	Plazo Continuo	Reparación de barrera de seguridad
	Reparación de cerco de seguridad	
	Limpieza de arroyos bajo pista (cuando proceda)	
	Tratamientos fitosanitarios en zonas forestales del aeropuerto (cuando proceda)	
	Grandes atascos en la red de saneamiento (plazo variable según gravedad)	
Gestión administrativa y técnica de la conservación		
Programación, seguimiento e informes de conservación		
Actualización de inventarios		
Control de costes de mantenimiento		

El personal, la maquinaria y el stock mínimo de materiales con los que se debe contar para la realización de los trabajos de Mantenimiento tienen que dimensionarse teniendo en cuenta todas las superficies e instalaciones del campo de vuelos y urbanizaciones del Aeropuerto.

La maquinaria mínima con la que se debe contar para realizar las tareas de Mantenimiento Rutinario ha de estar ubicada permanentemente en el Aeropuerto.

Las actividades de remoción de caucho (y repintado de señalización asociado) se realizarán, al menos, con periodicidad bianual.

Los trabajos de conservación de pavimentos que obligan a que estos paralicen o reduzcan la operatividad del Aeropuerto, tanto en el campo de vuelo como en sus accesos, se deben realizar en el menor tiempo posible y si es posible, en franjas horarias de baja o nula actividad.

El personal encargado del mantenimiento de los pavimentos ha de gestionar los recursos disponibles para conservar el pavimento existente bajo el criterio básico de garantizar la operatividad del aeropuerto, evitando al máximo posibles retrasos que puedan originar, buscando alternativas a las rodajes de las aeronaves, o realizando los trabajos durante el período nocturno en caso de que no haya otro modo de evitar una afección severa sobre la operatividad del aeropuerto.

El personal de mantenimiento del campo de vuelo, en lo que refiere a pavimentos, ha de aplicar las técnicas adecuadas para evaluar el estado actual de los mismos. Para ello deberá disponer de un inventario actualizado de todos los pavimentos del aeropuerto.

3. Metodología para el seguimiento del Nivel de Calidad del Servicio

– Alcance y Esquema General

En el proceso de evaluación se propone utilizar dos parámetros principales:

- La percepción de la calidad del servicio que manifiestan los usuarios principales (pasajeros y compañías aéreas) monitorizado a través de encuestas
- Una serie de medidas objetivas que se pueden realizar sobre las diversas instalaciones y servicios del aeropuerto en momentos de operación típica o estándar.
- El registro de indicadores de calidad asociados a la actividad diaria de los aeropuertos.

Además, la Autoridad Gubernamental competente podrá realizar auditorías para mejorar su percepción de los niveles de calidad ofrecidos por el Concesionario que, en caso de no ser satisfactorias, podrán influir en el resultado de la evaluación.

– Calidad de los servicios al pasajero

El Concesionario propondrá una herramienta y unos indicadores de evaluación de la calidad de los servicios a los pasajeros basada en 4 áreas o ámbitos de evaluación:

- Circulación de los pasajeros dentro de la terminal (hall principal, área de cobro de TUA, zona de facturación, zona de control de seguridad e inmigración, salas de embarque, salas de reclamo de equipajes, entre otros)
- Transporte de pasajeros entre la terminal y el avión (sistema de acceso al avión, tratamiento de pasajeros con movilidad reducida, entre otros)
- Tratamiento de equipajes (facturación, carros porta-equipajes, información de reclamos, etc.)
- Comunicaciones y accesos (playas vehiculares, accesos al aeropuerto, y similares)

– Calidad de los servicios a operadores aéreos

El Concesionario propondrá una herramienta y unos indicadores de evaluación de la calidad de los servicios a los operadores aéreos basada en 4 áreas de evaluación:

- Seguridad y operaciones (Salvamento y extinción de incendios, funcionamiento de pista-calles de rodaje, seguridad en las operaciones, etc.)

- Gestión de servicios en plataforma (funcionamiento y organización, seguridad de las operaciones, handling en rampa, entre otros)
- Servicios en área terminal (disponibilidad de mostradores, almacenes y oficinas, protocolo aeropuerto, entre otros)
- Instalaciones de carga y otros (almacenes de carga aérea, disponibilidad de hangares, otros)

– Indicadores de calidad

Los indicadores a utilizar para la evaluación tanto de los servicios a pasajeros como de los servicios a aerolíneas serán de 3 naturalezas distintas:

- Parámetros de calidad percibida, evaluados a través de encuestas realizadas cada 6 meses. Las muestras estadísticas se caracterizarán por ser de tipo estratificado.
- Parámetros asociados a metrados en hora punta (absoluta del año) y hora típica (30ª hora de mayor ocupación del año), tales como tiempos de recorridos, tiempos de demoras, superficies disponibles, etc. Los metrados se realizarán semestral o anualmente.
- Parámetros asociados a registros de actividad aeroportuaria, tales como reclamaciones, incidentes y accidentes, interrupciones no programadas de un servicio, fallos en las comunicaciones, etc. Los registros se contabilizarán semestral o anualmente.



– Encuestas de percepción de la calidad del servicio

Se harán encuestas, con frecuencia anual, de percepción de la calidad de los servicios ofrecidos. El contenido de la encuesta deberá ser aprobado por OSITRAN y deberá incluir cuestiones específicas (preguntas acerca de la satisfacción con un servicio en concreto) referentes a cada uno de los servicios integrados en la Concesión, que son objeto de la evaluación. Se propone un mínimo de una cuestión por servicio evaluado. También podrán plantearse cuestiones generales que afecten a todos los servicios.

Se distinguen tres tipos de usuarios en función de los servicios de los que son beneficiarios:

- Los pasajeros: en el caso del uso de terminal
- Los operadores aéreos: en el caso del resto de servicios
- Los usuarios de Aviación General, helicópteros y otros: en el caso de actividad en estos ámbitos



En el caso de los operadores aéreos, la encuesta deberá ser realizada a la totalidad de operadores aéreos que operen en el Aeropuerto. Para calcular el resultado final de todos los operadores, se ponderará el resultado de cada operador por el número de pasajeros transportados. Para la ponderación de operadores de carga, se utilizará un ratio de equivalencia de 120 kg de carga por cada pasajero transportado por las otras compañías.



Las encuestas deberán ser completadas por personal de la dirección de cada empresa encuestada con responsabilidad sobre la gestión de la empresa. La lista de personas que completarán las encuestas deberá ser sometida a la aprobación por parte de la Autoridad Gubernamental competente.



En el caso de los usuarios de la Aviación General y helicópteros, se realizarán estas encuestas a los operadores de servicios en helicóptero, pilotos, usuarios y propietarios de este tipo de aeronaves. Se tratará la información de manera similar a las realizadas a los operadores aéreos, desde el conocimiento de que estos realizan unas funciones y tienen una visión del sistema aeroportuario y sus servicios similar a la de los operadores.

Las encuestas a pasajeros deberán incluir en la muestra una proporción de un % mínimo de pasajeros turistas y un % mínimo de pasajeros de negocios (declarados), a acordar con el regulador. En una tercera estratificación muestral, deberán excluirse rangos de edad inferiores a 18 años y superiores a 65.

En ambos casos el responsable de que las encuestas se realicen será el Concesionario que deberá subcontratar a una empresa especializada. El Concesionario deberá guardar los originales de las encuestas por un período de tres años y deberán estar disponibles para consulta por parte de OSITRAN. El Concesionario someterá a OSITRAN una propuesta de cuestionario, tamaño de muestra y fechas de la encuesta para su aprobación.



EJEMPLO DE ENCUESTA A PASAJERO

Datos del Entrevistado		
Nombre	Edad	H M Sexo
Motivo del viaje (Negocios, Turismo, etc.)	Origen / Destino:	
Nacionalidad	Días de permanencia en el país	
Compañía aérea con la que ha volado o va a volar		

Servicio de cobro de la TUUA

¿Cómo de satisfecho está con la atención en el servicio de cobro de TUUA?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo de espera medio: _____

Servicios e instalaciones de check-in

¿Cómo de satisfecho está con la zona de facturación del aeropuerto?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo de espera medio: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con los servicios prestados en los mostradores de facturación?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Instalaciones dedicadas al tratamiento de pasajeros a través de aduanas, inmigración y cuarentena*

¿Cómo califica los espacios asignados a la revisión de su equipaje por las autoridades competentes a su salida del país?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo de espera medio: _____

¿Cómo califica los espacios asignados a la revisión de su equipaje por las autoridades competentes a su retorno al país?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo de espera medio: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con las salas de registro de equipaje, aseos, mobiliario, etc.?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Inspección de Seguridad

¿Cómo le ha satisfecho el servicio en la zona de revisión de su equipaje en aduanas a la salida?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo de espera medio: _____

Vestíbulos de embarque y asientos en otras zonas

¿Qué le parecen los asientos y zonas de espera en salas de embarque?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo de espera medio antes de embarcar: _____

¿Qué le parecen las zonas comerciales situadas en el lado aire del aeropuerto?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Salas de pasajeros en tránsito

Si ha realizado un tránsito, ¿cómo de confortable ha sido su espera en la sala de tránsito?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo de espera medio en el tránsito: _____

Servicios de embarque y desembarque

¿Qué le parece la calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque mediante vehículos de transporte de pasajeros?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo medio de acceso al avión: _____

¿Qué le parece la calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque mangas?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo medio de acceso al avión: _____

Zonas de equipaje e instalaciones de servicios de recogida

¿Cómo de satisfecho está con la sala de reclamo de equipajes (amplitud, comodidad)?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo medio de reclamo: _____

¿Cómo de satisfecho está con el trato percibido por su equipaje?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Si Ud. requiere servicios de movilidad reducida, ¿qué nivel de satisfacción ha tenido con estos servicios?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Carros porta-equipajes

¿Qué nivel de satisfacción ha tenido con la disponibilidad y calidad de los carrillos porta-equipajes?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Información de vuelo, avisos, señalización y rotulación

En líneas generales, ¿qué le parecen los sistemas de información y pantallas de información de vuelos?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con el resto de señalética del aeropuerto?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con las señales y avisos acústicos del aeropuerto?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Calidad ambiental

¿Qué opinión le merecen la iluminación y climatización del edificio terminal, en las salas en las que ha estado?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Áreas públicas en terminales

¿Cuál es su nivel de satisfacción con las zonas de espera de uso público y hall de llegadas/salidas?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Cómo valora la calidad y estado de mantenimiento de los aseos?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Salas VIP y protocolo (Únicamente en caso de utilización)

¿Cuál es su nivel de satisfacción con la sala VIP (calidad, comodidad, servicios disponibles, atención)?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Qué nivel de satisfacción le merece el trato percibido y el respeto del protocolo?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Accesos y comunicaciones con el aeropuerto

¿Cuál es su opinión sobre la calidad de los accesos al aeropuerto en cuanto a amplitud e iluminación?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Considera que los accesos al aeropuerto están correctamente indicados y señalizados?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con la playa vehicular del aeropuerto?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Considera que los accesos son seguros?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con la disponibilidad de transporte público con la ciudad?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo medio de espera al transporte público: _____



NOTAS:

NA—No aplicable. Por favor, añadir comentarios cuando proceda.

Hora punta significa:

- Para un problema relacionado exclusivamente con pasajeros en llegadas o equipaje en llegadas – la hora media del día promedio en el cual se produce el mayor número de pasajeros en llegadas
- Para un problema relacionado exclusivamente con pasajeros en salidas o equipaje en salidas – la hora media del día promedio en el cual se produce el mayor número de pasajeros en salidas



EJEMPLO DE ENCUESTA A AEROLÍNEA

Datos del Entrevistado

Nombre	Edad	H	M
Sexo			
Nombre Compañía Aérea	Cargo dentro de la compañía		

Pistas y calles de rodaje

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con el funcionamiento en hora típica del sistema pista-callos de rodaje?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo de rodaje medio plataforma-pista: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con el funcionamiento en hora punta del sistema pista-callos de rodaje?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo medio de demora en hora punta: _____

¿Cómo valoraría la calidad y fiabilidad del balizamiento y señalización de pista y calles de rodaje?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____



Plataforma de estacionamiento de aeronaves

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con la disponibilidad de puestos de estacionamiento en plataforma?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo de Turnaround medio: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con la organización y asignación de puestos en plataforma?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____



Servicios de handling en rampa

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con los servicios de handling en rampa a la aeronave?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con los servicios de handling en rampa a la aeronave?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Cómo valoraría las instalaciones de acceso y salida a la aeronave para la tripulación de vuelo?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Servicios ofrecidos a la aerolínea en la zona terminal

¿Cuál es su nivel de satisfacción con la disponibilidad de mostradores de facturación en hora típica?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con la disponibilidad de mostradores de facturación en hora punta?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con la disponibilidad de mangas y vehículos de transporte hasta la aeronave?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Tiempo de recorrido medio: _____



Almacenes y oficinas

¿Qué le parece la disponibilidad de oficinas que le oferta el aeropuerto en la zona terminal?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Qué le parece la disponibilidad de almacenes que le oferta el aeropuerto en la zona terminal?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____



¿Cuál es su nivel de satisfacción con el mobiliario, luz, climatización y restos de servicios de las oficinas?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con la amplitud, acondicionamiento y equipos disponibles en los almacenes?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

Instalaciones de carga y otros

¿Cuál es su nivel de satisfacción con los almacenes de carga aérea disponibles?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Está satisfecho con otras instalaciones complementarias que le ofrece el aeropuerto (hangares, prueba de motores, etc.)?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____

¿Está satisfecho con equipamientos adicionales como los trolleys y otra maquinaria de carga/descarga?

Muy bajo Bajo Correcto Bueno Excelente Observaciones: _____



NOTAS:

(1) N/A—No aplicable. Por favor, añadir comentarios cuando proceda.

Hora punta significa:

- a) Para un problema relacionado exclusivamente con pasajeros en llegadas o equipaje en llegadas – la hora media del día promedio en el cual se produce el mayor número de pasajeros en llegadas
- b) Para un problema relacionado exclusivamente con pasajeros en salidas o equipaje en salidas – la hora media del día promedio en el cual se produce el mayor número de pasajeros en salidas



LISTADO DE INDICADORES BASADOS EN METRADOS

Servicios al Pasajero	
Circulación dentro de la terminal	
Superficie en el hall principal por Pax. hora punta y por Pax. hora típica	_____ m2/ Pax. hora punta _____ m2/ Pax. hora típica
Información al pasajero en hall principal (alertas e información de vuelo)	_____ N° alertas/hora
Superficie de sala de cobro de TUUA por Pax. hora punta y por Pax. hora típica	_____ m2/ Pax. hora punta _____ m2/ Pax. hora típica
Tiempo medio de espera en área de cobro de TUUA en hora punta y hora típica	_____ min./ Pax. hora punta _____ min./Pax. hora típica
Superficie de sala de facturación por Pax. hora punta y por Pax. hora típica	_____ m2/ Pax. hora punta _____ m2/ Pax. hora típica
Tiempo medio de paso en la zona de control de seguridad hora punta y hora típica	_____ min./Pax. hora punta _____ min./Pax. hora típica
Superficie sala control de seguridad por pax. hora punta y hora típica	_____ m2/ Pax. hora punta _____ m2/ Pax. hora típica
Tiempo medio de espera en la sala de embarque por pax. en hora punta y hora típica	_____ min./ Pax. hora punta _____ min./Pax. hora típica
Superficie salas de embarque por pax. hora punta y hora típica	_____ m2/Pax. hora punta _____ m2/Pax. hora típica
Superficie zonas comerciales por pax. hora punta y hora típica	_____ m2/Pax. hora punta _____ m2/Pax. hora típica
Superficie de sala de reclamo de equipajes por pax. hora punta y hora típica	_____ m2/Pax. hora punta _____ m2/Pax. hora típica
Transporte terminal-avión	
Tiempo medio de acceso al avión en hora punta y hora típica	_____ min./ Pax. hora punta _____ min./Pax. hora típica
N° de vehículos adaptados para pasajeros con movilidad reducida por pax. hora punta y pax. hora típica	_____ vehículos/Pax. hora punta _____ vehículos/Pax. hora típica
N° de sillas de ruedas adaptadas por pax. hora punta y pax. hora típica	_____ sillas/Pax. hora punta _____ sillas/Pax. hora típica
Tratamiento de equipajes	
N° carros porta-equipajes por pax. hora punta y pax. hora promedio	_____ carros/pax. hora punta _____ carros/pax hora promedio
Comunicaciones y accesos	



Tiempo medio de espera para un medio de transporte público por pax. hora punta y pax. hora típica	_____ min./ Pax. hora punta
	_____ min./Pax. hora típica

Servicios a las Aerolíneas

Seguridad y operaciones

Demora media de vuelos programados en hora punta y hora típica	_____ min./hora punta
	_____ min./hora típica
Nivel de adecuación a los estándares de la OACI (SARPs), en base al nivel de cumplimiento de las normas del Aeno 14*	_____ % adecuación

Gestión y servicios en plataforma

Disponibilidad de puestos para estacionamiento en hora punta y hora típica	_____ Ops. hora punta / puesto
	_____ Ops. hora típica / puesto
Aeronaves/puesto en hora punta y en hora típica	_____ Aeronaves hora punta/ puesto
	_____ Aeronaves hora típica/ puesto

Nivel de adecuación a los estándares de la OACI (SARPs), en base al nivel de cumplimiento de las normas del Aeno 14*	_____ % adecuación
--	--------------------

Tiempo medio de turnaround (handling en rampa) en hora punta y hora típica	_____ min./hora punta
	_____ min./hora típica

Superficie de plataforma destinada para handling en rampa	_____ m2
---	----------

Servicios en área terminal

Superficie de oficinas por compañía no satisfecha en la zona de facturación	_____ m2/compañía
Superficie de oficinas comerciales no satisfecha por compañía	_____ m2/compañía
Superficie almacenes en terminal no satisfecha por compañía	_____ m2/compañía

Instalaciones de carga y otros

Superficie almacenes por toneladas anuales de cada compañía	_____ m2/t
---	------------



NOTAS:

*Cálculo basado en el análisis técnico-aeronáutico correspondiente y el proceso de certificación de aeródromo.



LISTADO DE INDICADORES BASADOS EN REGISTROS DE ACTIVIDAD

Servicios al Pasajero	
Circulación dentro de la terminal	
Reclamaciones del servicio de cobro de TUUA	_____ reclamaciones/año
IncurSIONES anuales no controladas (security) en el lado aire	_____ incursiones/año
Transporte terminal-avión	
% Utilización manga hora punta y hora típica	_____ min./hora punta _____ min./hora típica
	_____ % Vehículos
% Utilización anual vehículo embarque, mangas y a ple	_____ % Mangas _____ % A ple
Tratamiento de equipajes	
Comunicaciones y accesos	
Plazas de playas/pax. anuales	_____ plazas/pax.
Servicios a las Aerolíneas	
Seguridad y operaciones	
Nº de solicitudes del servicio SEI al cabo del año	_____ solicitudes/año
Tiempo medio de respuesta frente a una emergencia	_____ min.
Fiabilidad del SEI (% tiempo interrupción no programada del servicio de al menos un vehículo al cabo del año)	_____ h/año
Nº de actuaciones de mantenimiento correctivo al año en pista-calles de rodaje	_____ actuaciones
Fiabilidad de señalización y balizamiento de pista (tiempo total de interrupciones no programadas)	_____ h/año
Nº de reportes BIRDTAM actualizados al cabo del año	_____ reportes/año
Ratio accidentes/operaciones	_____ accidentes/año
Ratio incidentes/operaciones	_____ incidentes/año
Gestión y servicios en plataforma	
Nº de actuaciones de mantenimiento correctivo al año de la plataforma	_____ actuaciones/año
Fiabilidad de señalización y balizamiento de pista (Interrupciones no programadas del servicio)	_____ h/año
Servicios en área terminal	
% Utilización de sala VIP	_____ h/año
Instalaciones de carga y otros	

Las definiciones de los indicadores previamente mencionados son las siguientes:

Disponibilidad. Parte del tiempo de apertura del Aeropuerto en que está disponible el servicio correspondiente a la tarifa: Minutos diarios de disponibilidad del servicio/Minutos de apertura del aeropuerto. Objetivo: 100%

Demoras; Demoras en la prestación del servicio correspondiente a la tarifa, es decir tiempo transcurrido desde la solicitud del servicio, hasta que éste se comienza a prestar, medido en minutos por pasajero o aeronave, dependiendo de quién sea el usuario directo del servicio del cual se mide la calidad: Suma (Minutos de demora x aeronaves o pasajeros afectados) / Minutos de apertura del aeropuerto. Objetivo: 0%

Reclamaciones: Número de reclamaciones formales anuales presentadas por usuarios del servicio, como porcentaje del número de reclamaciones anuales vinculadas a cada servicio. Objetivo: 0%

Otros indicadores, a modo ilustrativo, que se podrían usar, serían los siguientes:

Tiempo medio de espera en hora punta de los diferentes procesos en el edificio terminal (para tarifa por servicios a pasajeros)

Tiempo medio de espera en hora valle en los diferentes procesos en el edificio terminal (para tarifa por servicios a pasajeros)

Tiempo medio de acceso al avión (para tarifa por puentes o autobuses de abordaje)

Inspecciones

OSITRAN realizará inspecciones no programadas con el objetivo de auditar el correcto funcionamiento del sistema. Se recomienda llevarlas a cabo, por lo menos, una vez al año, pudiéndose realizar todas las que la Autoridad Gubernamental competente considere necesarias.

Las inspecciones deberán revisar que el sistema de evaluación de la calidad se mantenga según lo definido, es decir de acuerdo con el presente reglamento y las directrices de OSITRAN. En concreto durante la inspección se deberá verificar lo siguiente:

Sistema de seguimiento de los cuestionarios de calidad del servicio:

- Sistemas de metrado de los resultados de las encuestas de calidad de servicio: se verificará que existan personas, herramientas y procedimientos para asegurar que la toma de datos para el cálculo de los resultados de las encuestas se realiza de forma adecuada.
- Estado correcto de conservación y de cumplimiento de los cuestionarios de calidad del año anterior
- Disponibilidad de base de datos con los cuestionarios de calidad de los últimos tres años en correcto estado de conservación y seguridad

Sistema de seguimiento de los indicadores de calidad del servicio:

- Sistemas de metrado de los parámetros para los indicadores de calidad de servicio: verificar que existen personas, herramientas y procedimientos para asegurar que la toma de datos para el cálculo de los indicadores se realiza de forma adecuada
- Verificar que las personas responsables de la metrado de los datos disponen de los conocimientos y la formación necesaria para la toma de datos y cálculo de los indicadores y la aplicación de los procedimientos establecidos
- Actualización de los indicadores de evaluación de la calidad

Otras comprobaciones generales:

- Verificación de que en el ejercicio anterior, los datos reportados, tanto indicadores como resultados de encuestas, corresponden a la información observada en los

registros del propio Aeropuerto y que ésta corresponde a los datos reales de las encuestas y los indicadores

- Verificación de que no existe ningún tipo de irregularidad en ningún punto de los procedimientos que forman el sistema de seguimiento de la calidad de servicio, ni han existido en el pasado

Por no conformidad, se entenderá cada incumplimiento individual de uno de los puntos mencionados anteriormente.

4. Cálculo de los niveles de calidad

El Concesionario deberá proponer y presentar un Plan de Mejoramiento de la calidad, incluyendo el detalle técnico de cálculo y ponderación de cada uno de niveles de calidad parcial y global a partir de los indicadores de las encuestas, medrados y registros enunciados previamente. La ponderación de indicadores estará basado en un reparto 50%-50% para los indicadores de calidad percibida y los indicadores objetivos, respectivamente (25% será el peso de indicadores basados en medrados y 25% el peso de indicadores basados en registros de actividad).

De esta forma se obtendrán hasta 4 niveles de calidad parcial para los servicios ofrecidos a los pasajeros, y 4 niveles de calidad parcial para los servicios ofrecidos a las aerolíneas. Los niveles de calidad global serán 2 calculados a partir de los niveles de calidad parcial para pasajeros y aerolíneas respectivamente. El modelo de cálculo propuesto respetará aproximadamente las siguientes ponderaciones:

- Nivel de calidad Global de los servicios al pasajero:
 - Nivel de calidad parcial circulación dentro de la terminal 30%
 - Nivel de calidad parcial Transporte entre terminal y avión 30%
 - Nivel de calidad parcial Tratamiento de equipajes 30%
 - Nivel de calidad parcial Comunicaciones y accesos 10%
- Nivel de calidad Global de los servicios a aerolíneas:
 - Nivel de calidad parcial Seguridad y operaciones 60%
 - Nivel de calidad parcial Gestión y servicios en plataforma 20%
 - Nivel de calidad parcial Servicios en área terminal 15%
 - Nivel de calidad parcial Instalaciones de carga y otros 5%

Información para la evaluación del resultado de las encuestas de calidad de servicio

De acuerdo con la literatura existente (*Mumayiz y Ashford (1986)*) la figura de percepción-respuesta de los pasajeros para las instalaciones aeroportuarias, presenta la forma que se muestra a continuación. Ésta relaciona las calificaciones de los pasajeros ante diferentes tiempos de espera de un proceso, y también se puede asimilar que su respuesta refleja la satisfacción general con el proceso. También el resultado es asimilable a operadores.

Esta metodología, de común aplicación en aeropuertos internacionales, permite determinar qué valores de puntuaciones medias obtenidos por los diferentes operadores aeroportuarios en las encuestas de calidad de servicio, resultan más o menos dignos de ser penalizados o premiados. De esta manera que las puntuaciones que realmente denotan un mal servicio

puedan ser penalizadas, y además permite distinguir los resultados que denotan una calidad tolerable de los que denotan una calidad buena.

En el caso de los cuestionarios de los operadores aeroportuarios, asimilando las puntuaciones del 1 al 5 con los valores en rojo del gráfico, correspondiendo 1: Excelente, 2: Bueno, 3: Correcto, 4: Bajo, 5: Muy bajo, se definen diferentes categorías:

- Entre 1 y 1,5: Posibilidad de premio
- Entre 1,5 y 2,5: Indiferente
- Entre 2,5 y 3,5: Posibilidad de penalización
- Mayor de 3,5: Penalización importante

Por tanto, se considera que, a partir del resultado obtenido en una encuesta, sea en la encuesta de una tarifa en concreto o en general, el resultado a aplicar en la fórmula para el cálculo del resultado global de calidad, debe ser el siguiente:

Puntuación obtenida en la encuesta (de calidad de servicio)	RESULTADO (a aplicar en la fórmula para determinar el resultado global de calidad)
Entre 1 y 3,5	Proporción correspondiente (1 = 100% y 3,5 = 37,5%)
Mayor de 3,5	0%

Siendo 1 la mejor y 5 la peor puntuación

Esta metodología, de lectura y análisis de los resultados de las encuestas, es especialmente indicada para el caso de las encuestas dirigidas a pasajeros. Se hace notar que, para los otros casos: operadores aéreos y Aviación General y helicópteros, en las encuestas pueden influir otros factores que recomiendan un análisis de los resultados particularizado.



Anexo 9
Tablas de Penalidades

Tabla N° 1: Penalidades referidas a la Cláusula Quinta del Contrato: Régimen de Bienes

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US\$)	Criterio de Aplicación
5.8.1, 5.8.2	Atraso en la entrega o devolución de los Bienes de la Concesión, así como de los bienes muebles e inmuebles que se hayan incorporado, hayan sido afectados a la Concesión o constituyan bienes accesorios inseparables del objeto de la misma		Cada Día Calendario de atraso
5.10	No ejercer la defensa posesoria		Cada vez que se verifique el incumplimiento
5.12.3, 5.12.8	Atraso en la reposición de los Bienes de la Concesión que pudieran resultar perdidos, obsoletos o dañados, según sea determinado esto último por el OSITRAN, sobre el plazo máximo indicado.		Cada Día Calendario de atraso
5.12.5	Atraso en denunciar oportunamente a la autoridad pública correspondiente y dar aviso al CONCEDENTE dentro de los cinco (05) Días de ocurrida la pérdida de los Bienes perdidos.		Cada Día de atraso
5.12.6	Transferir, afectar en garantía mobiliaria, los Bienes de la Concesión que el CONCESIONARIO haya incorporado, vía construcción o adquisición, que incluye el arrendamiento financiero, durante la Concesión, sin la previa autorización del CONCEDENTE.		Cada vez que se verifique el incumplimiento
5.12.10	Incumplimiento en el pago de agua, luz, teléfono, Internet y otros servicios públicos o privados que se apliquen a los Bienes de la Concesión, a partir de que dichos bienes sean adquiridos o construidos.		Cada vez que se verifique el incumplimiento

Tabla N° 2: Penalidades referidas a la Cláusula Sexta: Mantenimiento de los Bienes de la Concesión,

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US\$)	Criterio de Aplicación
6.2	Atraso en efectuar las labores de Mantenimiento de la Infraestructura Aeroportuaria que sean necesarias para mantener los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato, así como no efectuar las labores de Mantenimiento Rutinario, que deberán de cumplirse acorde con el detalle y especificaciones descritas en el Apéndice 2 del		Cada vez que se verifique el incumplimiento

	Anexo 8.		
6.4	Atraso con la presentación a OSITRAN del Programa de Mantenimiento Periódico a ser ejecutado durante los cinco años siguientes a la aprobación del mismo.		Cada Día Calendario de atraso
6.8	Atraso en la instalación de los equipos necesarios para la prestación de los Servicios Aeroportuarios, de conformidad con el presente Contrato, conforme a los cronogramas aprobados por el CONCEDENTE y/o OSITRAN.		Cada Día Calendario de atraso

Tabla N° 3: Penalidades referidas a la Cláusula Séptima: Explotación de la Concesión.

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US\$)	Criterio de Aplicación
7.1.4, 7.1.5	No cumplir con obligar, en el supuesto que las Operaciones Secundarias sean prestadas por terceros, a que éstos previamente hayan obtenido los permisos administrativos y técnicos requeridos por la DGAC; así como no incluir en los contratos a ser suscritos con los operadores secundarios, una cláusula resolutoria que establezca la resolución de dichos contratos, en caso que los operadores secundarios no cumplan con las normas que emita la DGAC relacionadas a la Seguridad de la Aviación Civil y las Normas Regulatorias aplicables.		Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.1.6	No proporcionar en forma gratuita a las entidades públicas a que se refiere el Anexo 4, oficinas no amobladas pero adecuadas para permitir labores propias de dichas autoridades en el Aeropuerto		Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.2.1	No solicitar la Certificación de Aeródromo ante la DGAC, en el plazo máximo indicado para ello		Cada Día Calendario de atraso
7.2.3	No verificar y actualizar los datos aeronáuticos correspondientes al Aeropuerto		Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.4.1, 7.4.2	No cumplir con lo establecido en la Ley N° 28404 "Ley de Seguridad de la Aviación Civil" y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, en lo correspondiente a los operadores de aeródromos; así como no prestar los servicios que corresponden a la "Seguridad Aeroportuaria" de acuerdo a lo establecido en dicho Reglamento.		Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.4.4	No implementar los sistemas y equipos de salvamento y extinción de incendios, para la parte aeronáutica y la parte pública.		Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.4.5	No implementar los sistemas y equipos de Seguridad de la Aviación necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y		Cada vez que se verifique el incumplimiento

	eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto durante las veinticuatro (24) horas, todos los Días Calendario del año, durante la vigencia de la Concesión.		
7.5.1	No implementar un sistema mediante el cual se registren las sugerencias y quejas formuladas por los Usuarios del Aeropuerto.		Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.7.4	No proporcionar a CORPAC las áreas señaladas en el Numeral 7.7.4. del Contrato de manera gratuita.		Cada vez que se verifique el incumplimiento

Tabla N° 4: Penalizaciones referidas a la Cláusula Octava: Ejecución de las Obras.

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US\$)	Criterio de Aplicación
8.2	Atraso en el inicio y en el término de la Etapa de Ejecución de Obras		Cada Día Calendario de atraso
8.2	Ampliación del plazo para la Etapa de Ejecución de Obras por razones imputables al CONCESIONARIO		Cada vez que se verifique el incumplimiento
8.3	Atraso en la entrega del Plan Maestro de Desarrollo		Cada Día Calendario de atraso
8.4	Atraso en la entrega del Plan de Equipamiento		Cada Día Calendario de atraso
8.5	Atraso en la entrega de los EDI		Cada Día Calendario de atraso
8.6	Atraso en la entrega del Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento y Programa de Equipos de Navegación Aérea		Cada Día Calendario de atraso
8.9	Incumplimiento de los estándares y parámetros técnicos de diseño y construcción, indicados en el Anexo 8 del Contrato, o incumplimiento de las Leyes y Disposiciones Aplicables y con las prácticas y operaciones aeroportuarias internacionalmente aceptadas, lo cual deberá estar debidamente justificado por el CONCEDENTE		Cada vez que se verifique el incumplimiento
8.9	Atraso en los plazos indicados para la subsanación en cuanto a las Obras y/o Equipamiento		Cada Día Calendario de atraso
8.10	Atraso en la entrega del Programa de Rehabilitación		Cada Día Calendario de atraso
8.11	Atraso en los plazos parciales de las fases contenidas en el Programa de Rehabilitación, desde la fecha en que se produjo el incumplimiento		Cada Día Calendario de atraso



Tabla N° 5: Penalidades referidas a la Cláusula Novena del Contrato: Régimen Económico Financiero

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US\$)	Criterio de Aplicación
9.1.2	No poner en conocimiento de los Usuarios el tarifario correspondiente en la forma que establezca el OSITRAN.		Cada vez que se verifique el Incumplimiento
9.1.3	Exigir al Usuario Final o al Usuario Intermedio pagos de Tarifa, Cargos de Acceso y otros cargos, mayores a los resultantes de aplicar el Tipo de Cambio indicado en la Cláusula referida.		Cada vez que se verifique el Incumplimiento



Tabla N° 6: Penalidades referidas a la Cláusula Décima: Garantías

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US\$)	Criterio de Aplicación
10.2.3	Atraso en la presentación de Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras.		Cada Día hasta un máximo de 15 Días.
10.4.1	Otorgamiento de garantías a favor de los Acreedores Permitidos sin autorización del CONCEDENTE y opinión favorable de OSITRAN.		Cada vez que se verifique el Incumplimiento



Tabla N° 7: Penalidades referidas a la Cláusula Décimo Primera: Régimen de Seguros

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US\$)	Criterio de Aplicación
11.1	Incumplimiento de la obligación de contratar, presentar y mantener vigentes las pólizas de seguro indicadas en la Cláusula referida.		Cada Día Calendario de atraso



Tabla N° 8: Penalidades referidas a la Cláusula Décimo Segunda: Consideraciones Socio Ambientales

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US\$)	Criterio de Aplicación
12.1.1.4	Incumplimiento en la ejecución de medidas preventivas, mitigación y corrección de los probables problemas e impactos ambientales suscitados a partir de la Toma de Posesión.		Cada vez que se verifique el incumplimiento



12.1.3.1	Atraso en la entrega a la Autoridad Ambiental Competente del resultado de la Evaluación de Impacto Ambiental.		Cada Día Calendario de atraso
12.1.4.1, 12.1.4.3, 12.1.4.6 12.1.4.7	Incumplimiento en la solicitud de la debida certificación ambiental previo a la actividad correspondiente		Cada vez que se verifique el incumplimiento
12.1.4.2	Incumplimiento de normativa ambiental vigente referido al manejo de residuos sólidos, manejo y almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas, sistema de abastecimiento y manejo de hidrocarburos, manejo de aguas residuales, uso de agua, conservación de la calidad de aire y ruido, conservación de la calidad de suelo, zonificación, riesgos ambientales, seguridad y salud laboral, gestión ambiental.		Cada vez que se verifique el incumplimiento
12.1.4.5	Incumplimiento de incluir en su organigrama un Área Socio Ambiental.		Cada vez que se verifique el incumplimiento
12.1.5	Incumplimiento de las especificaciones consideradas en la Cláusula 12.1.5, referidas a Contaminación, del Contrato de Concesión.		Cada vez que se verifique el incumplimiento

Tabla N° 9: Penalidades referidas a la Cláusula Décimo Tercera: Relación con Socios Terceros y Personal

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US\$)	Criterio de Aplicación
13.2.1	Transferir los derechos del CONCESIONARIO, así como ceder su posición contractual sin autorización previa y por escrito del CONCEDENTE		Cada vez que se verifique el incumplimiento
13.3	Incumplimiento en la obligación de incluir las cláusulas descritas en la Cláusula referida dentro de los contratos que el CONCESIONARIO celebre con sus socios		Cada vez que se verifique el incumplimiento
13.4.1	No cursar una oferta de trabajo al personal que se encuentra trabajando en el AIVA bajo la modalidad de contrato de trabajo a plazo fijo o indeterminado		Por cada trabajador no contratado que haya aceptado la oferta
13.4.4	Atraso en la ejecución del Programa de capacitación, dentro del primer (1) Año de Concesión contado a partir del inicio de la Explotación		Cada Día Calendario de atraso
13.5.3	No cumplir con ofrecer puestos de trabajo a los pobladores de las comunidades campesinas involucradas en el Área de la Concesión, que se encuentren capacitados para realizar las labores requeridas durante la Etapa de Ejecución de Obras.		Cada vez que se verifique el incumplimiento
13.5.7	Incumplimiento de iniciar las funciones del		Cada Día

	centro de formación en el plazo máximo establecido en la Cláusula 13.5.5, en las condiciones establecidas en la Cláusula 13.5		Calendario de atraso
13.5.11	Incumplimiento en la provisión del espacio requerido para la feria, así como incumplimiento en la tramitación de los permisos sanitarios, municipales y otros necesarios para la realización de la referida feria		Cada vez que se verifique el incumplimiento

Tabla N° 10: Penalidades referidas a la Cláusula Décimo Cuarta: Competencias Administrativas

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US\$)	Criterio de Aplicación
14.3.4	Atraso en la presentación a OSITRAN de la Información indicada en el Numeral 14.3.4.		Cada Día Calendario de atraso



Anexo 10

INTERRELACIÓN ENTRE EL CONCESIONARIO Y CORPAC S.A. EN EL AICC
CONVENIO DE COLABORACIÓN



Anexo 11
Términos de Referencia para la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental



Anexo 12
Propuesta Técnica



Anexo 13
Propuesta Económica



Anexo 14

Modelo de Declaración del Acreedor Permitido

....., de de 20

Señores
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Av. Zorritos 1203 – Cercado de Lima
Lima 1, Lima – Perú
Presente.-

Acreedor Permitido:

Referencia: CONTRATO DE CONCESIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO – CUSCO (AICC)

De acuerdo con lo previsto en el Numeral 10.4 de la Cláusula Décima del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC), declaramos lo siguiente:

- a) Que no nos encontramos sujetos a impedimentos ni restricciones (por vía contractual, judicial, arbitral, administrativa, legislativa u otra), para asumir y cumplir con el compromiso de financiar a (CONCESIONARIO) hasta por el monto de a efectos que éste esté en óptimas condiciones para cumplir con las obligaciones que le correspondan conforme al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC).
b) Por medio de la presente confirmamos que nuestros órganos internos competentes han aprobado una [línea de crédito] [la participación en la emisión de instrumentos de deuda] hasta por el monto de a favor de (CONCESIONARIO), la misma que está destinada a cumplir las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC).
c) Que cumplimos con los requisitos establecidos en el Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC), así como todos aquellos exigidos por las Leyes Aplicables, para calificar como Acreedor Permitido, de conformidad con los términos que el Contrato de Concesión asigna a esta definición.

Atentamente,

Firma :

Nombre:
Representante del Acreedor Permitido

Entidad:
Acreedor Permitido



Anexo 15

Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión

Lima,(1) de(2) de 20

Señores
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-



Referencia: Carta Fianza:(3)
Vencimiento:(4)

De nuestra consideración:

Por la presente y a la solicitud de nuestros clientes, señores(5); (en adelante "el Concesionario") constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma de(6) DÓLARES AMERICANOS (US\$.(7)) a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Concedente) para garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Concesionario derivadas de la celebración del Contrato de Concesión para la ejecución, operación y explotación del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (en adelante "el Contrato").

La presente fianza también garantizará el correcto y oportuno cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario establecidas en virtud de las disposiciones contenidas en el Texto Único Ordenado de normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos aprobado mediante Decreto Supremo No. 059-96-PCM.

Nos comprometemos a pagarles el monto total de la fianza dentro de un plazo máximo de VEINTICUATRO (24) horas, contado a partir de la fecha de recepción de la correspondiente carta notarial de requerimiento.

Toda demora de nuestra parte en honrarla dará origen al pago de intereses compensatorios a favor de ustedes que se calcularán sobre la tasa máxima LIBOR a UN (01) año, más un diferencial (Spread) de TRES POR CIENTO (3.0%).

La tasa LIBOR será la establecida por el Cable Reuter diario que se recibe en la ciudad de Lima a las 11:00 am., debiendo devengarse los intereses a partir de la fecha en que sea exigido el honramiento de la presente fianza.

Nuestras obligaciones bajo la presente fianza, no se verán afectadas por cualquier disputa entre ustedes y nuestros clientes.

Esta fianza estará vigente desde(8), hasta el(9), inclusive.



Atentamente,

.....(10)

.....(11)

Nombre del Banco que emite la garantía:(12)

Dirección del Banco:(13)

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

- (1) Día en que se redacta el documento
- (2) Mes en que se redacta el documento
- (3) Número de la Carta Fianza
- (4) Fecha de Vencimiento de la Carta Fianza (Día, mes y año)
- (5) Nombre del Postor Concesionario (Postor Adjudicatario)
- (6) Monto de la Carta Fianza expresado en letras
- (7) Monto de la Carta Fianza expresado en números
- (8) Fecha de Inicio de la vigencia de la Carta Fianza (Día, mes y año)
- (9) Fecha de término de la vigencia de la Carta Fianza (Día, mes y año)
- (10) Firma y Sello del Funcionario del Banco
- (11) Nombre del Funcionario del Banco
- (12) Nombre completo del Banco
- (13) Dirección del Banco



Anexo 16

Modelo de Carta Fianza de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras

Lima,(1) de(2) de 20

Señores
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

Referencia: Carta Fianza:(3)
Vencimiento:(4)

De nuestra consideración:

Por la presente y a la solicitud de nuestros clientes, señores(5), (en adelante "el CONCESIONARIO") constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma de(6) DÓLARES AMERICANOS (US\$.(7)) a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de CONCEDENTE para garantizar la correcta ejecución de las Obras a cargo del CONCESIONARIO, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 10.2.3 del Contrato de Concesión para la ejecución, operación y explotación del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (en adelante "el Contrato").

Nos comprometemos a pagarles el monto total de la fianza dentro de un plazo máximo de VEINTICUATRO (24) horas, contado a partir de la fecha de recepción de la correspondiente carta notarial de requerimiento.

Toda demora de nuestra parte en honrarla dará origen al pago de intereses compensatorios a favor de ustedes que se calcularán sobre la tasa máxima LIBOR a UN (01) año, más un diferencial (Spread) de TRES POR CIENTO (3.0%).

La tasa LIBOR será la establecida por el Cable Reuter diario que se recibe en la ciudad de Lima a las 11:00 am., debiendo devengarse los intereses a partir de la fecha en que sea exigido el honramiento de la presente fianza.

Nuestras obligaciones bajo la presente fianza, no se verán afectadas por cualquier disputa entre ustedes y nuestros clientes.

Esta fianza estará vigente desde(8), hasta el(9), inclusive.

Atentamente,

.....(10)
.....(11)



Nombre del Banco que emite la garantía:(12)
Dirección del Banco:(13)

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

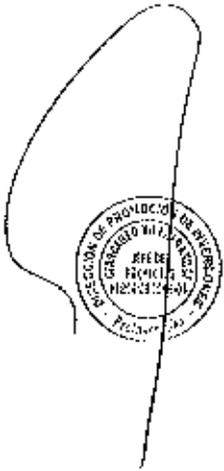
- (14) Día en que se redacta el documento
- (15) Mes en que se redacta el documento
- (16) Número de la Carta Fianza
- (17) Fecha de Vencimiento de la Carta Fianza (Día, mes y año)
- (18) Nombre del Postor CONCESIONARIO (Postor Adjudicatario)
- (19) Monto de la Carta Fianza expresado en letras
- (20) Monto de la Carta Fianza expresado en números
- (21) Fecha de inicio de la vigencia de la Carta Fianza (Día, mes y año)
- (22) Fecha de término de la vigencia de la Carta Fianza (Día, mes y año)
- (23) Firma y Sello del Funcionario del Banco
- (24) Nombre del Funcionario del Banco
- (25) Nombre completo del Banco

(13) Dirección del Banco



Anexo 17

Testimonio de la Constitución del CONCESIONARIO



Anexo 18

Porcentaje de Participación de los Accionistas del CONCESIONARIO



Anexo 19³⁶

Obras y Equipamiento

AREA DE MOVIMIENTO	
Obras	Concepto
1	Movimientos de tierras explanación principal
2	Pavimentación de la pista L=4.000 m y vía perimetral
3	Pavimentación de las TWY, conectores L=3.950 m y plataforma de viraje
4	Pavimentación de la plataforma de estacionamiento 104.500 m ²
5	Patio de handling y vehículos 8.000m ²
6	Drenaje de RWY + TWYs
7	Señalización horizontal campo de vuelo
8	Separador de hidrocarburos en lado aire
9	Edificio Servicio de extinción de incendios SEI 1.950 m ²
10	Reposición de servicios afectados
11	Ampliación de la plataforma de estacionamiento en 12.800m ²
12	Rehabilitación de pavimentos de campo de vuelo
13	Ampliación de TWY paralela en 1.000 m
AREA TERMINAL	
Obras	Concepto
14	Terminal de pasajeros 30.000m ² para 3,5 Millones de pasajeros.
15	Playa vehicular 10.000 m ²
16	Obra civil en TWR y edificio para centro de control
17	Mangas de embarque
18	Urbanización general 60.000 m ² predios más 9.000m ² de calles
19	Terminal de carga 1.500 m ²
20	Edificio mantenimiento/multipropósito 1.225 m ²
21	Hangar de AG 1.370m ²
22	Depósito de almacenamiento de aguas pluviales
23	Punto limpio (centro de gestión de residuos)
24	Estación depuradora de aguas
25	Central eléctrica 1.000m ² , anillos M.T. y sist. eléctricos aeroportuarios
26	Carretera y accesos 1+1 de 1,5 km
27	Ampliación terminal de pasajeros a 40.000 m ² para 5 Millones de pasajeros.
EQUIPAMIENTO DE NAVEGACION AEREA	
Obras	Concepto
28	Comunicaciones ATM (VHF, SCV, AFTN, ATIS)
29	Sistemas de TWR
30	Radar SSR* (Se reutilizarla el existente en Cusco)
31	Estación meteorología AWOS más antenas
32	Nav aids (ILS Cat II & DVOR/DME)
33	Ayudas visuales (PAPIS, mangas, faro)
34	Balizamiento completo de área de movimiento (RWY+TWY+Apron)

Esta información se información será actualizada cuando se cuenten con los estudios de preinversión aprobados

35	Sistema de guiado y atraque en rampa
36	Sistemas eléctricos de la subestación eléctrica
37	Grupos electrógenos 2.250kVA
EQUIPAMIENTOS AEROPORTUARIOS EN AREA DE MANIOBRAS	
Obr	Concepto
38	Vehículos y equipamientos SEI
EQUIPAMIENTOS AREA TERMINAL	
Obr	Concepto
39	Sistemas comunes (BMS, Relojes, antiincendios, PAS, LAN, MATV, TETRA)
40	Equipos de operaciones aeroportuarias (AODB, FIDS, BHS, CUTE, CGA)
41	Equipos de security aeroportuaria (filtros, CCTV, ACS)
42	Sistema de gestión de playas vehiculares* (a concesionar a un 3º)
43	Equipamiento mínimo mantenimiento aeroportuario
44	Equipamiento ampliación de edificio terminal
ACCESIBILIDAD Y CERCO PERIMETRAL	
Obr	Concepto
45	Suministros de agua, saneamiento y línea eléctrica
46	Cerco perimetral aeroportuario
SEGURIDAD Y SALUD	
Obr	Concepto
47	Seguridad y salud
INTANGIBLES	
Obr	Concepto
48	Actuaciones ambientales
49	Contingencias del proyecto
50	Ingeniería del proyecto
51	OSITRAN + Supervisión de las obras
52	Puesta en marcha: procedimientos, preparación OACI, calibraciones
53	Certificación aeropuerto



Lineamientos para la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo

El Plan Maestro de Desarrollo del AICC debe incluir un estudio de planificación general para el Aeropuerto y su entorno de influencia, estableciendo los parámetros fundamentales y el trazado integral que permitan aprovechar al máximo sus posibilidades. Debe proporcionar un marco dentro del cual pueda tener lugar el futuro desarrollo y ampliaciones, y se indique su máxima expansión. Asimismo, definirá las capacidades necesarias en cuanto a aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, junto con una indicación de las fases principales de construcción que resulten viables en términos materiales y económicos. El Plan Maestro de Desarrollo deberá permitir el desarrollo ordenado y racional del Aeropuerto, adecuándolo a las necesidades presentes y futuras del transporte aéreo de la región Cusco.

Así mismo, ha de situarse en su propia perspectiva con relación a un plan equilibrado, regional o nacional, que abarque todas las modalidades de transporte (aéreo, terrestre y marítimo) y ha de proporcionar una base para la coordinación de los planes aeroportuarios con otras actividades de planificación locales, regionales o nacionales.

Por otra parte, el Plan Maestro de Desarrollo debe prever la protección del medio ambiente ante el emplazamiento y expansión de las instalaciones aeronáuticas, tratando de minimizar el impacto ecológico, así como evitar llegar a niveles inaceptables de ruido y de contaminación atmosférica, haciendo el mejor uso de los terrenos y del espacio aéreo los cuales son limitados en muchas zonas.

Principales consideraciones del Plan Maestro de Desarrollo

El Plan Maestro de Desarrollo deberá contener todos los elementos necesarios para la correcta explotación del AICC, brindando al Estado una adecuada solución de infraestructura acorde a las necesidades de la región Cusco. Dentro de las principales consideraciones que se deberán incluir en el Plan Maestro se encuentran las siguientes:

- **Correspondencia con las normas nacionales e internacionales:** El Plan Maestro debe orientar a que el AICC cumpla con las normas internacionales relacionadas con el ámbito aeronáutico, aplicando las normas y recomendaciones de las organizaciones internacionales competentes, tales como OACI, IATA, FAA, etc. con el fin de asegurar condiciones operativas óptimas y elevados estándares de seguridad. Asimismo, deberá cumplir con la normativa nacional vigente que corresponda.
- **Niveles de calidad del servicio:** Se deberá asegurar la prestación de elevados niveles de calidad de servicio. Para tales efectos, la capacidad de la infraestructura deberá resultar acorde con la demanda de tráfico proyectada.
- **Flexibilidad y posibilidad de ampliaciones futuras:** Cada uno de los diseños de los subsistemas que compongan el AICC, según el Plan Maestro de Desarrollo, deberán diseñarse de acuerdo a criterios de flexibilidad, a fines de poder adecuarse a variaciones de la demanda y garantizar que su ampliación en el tiempo no imponga límites a las necesidades de desarrollo de los demás componentes del AICC. La realización de las obras previstas deberá permitir su ejecución en fases sucesivas en función de los incrementos del tráfico aéreo.

³⁷ Esta información se información será actualizada cuando se cuenten con los estudios de preinversión aprobados

- **Inclusión de vínculos existentes:** Se debe tomar en consideración los vínculos externos impuestos al desarrollo del AICC, tanto de naturaleza física como logística. Los principales elementos vinculantes están ligados a las características del emplazamiento del nuevo AICC, la infraestructura de transporte que se encuentra cerca al perímetro del aeropuerto, las características topográficas del terreno, entre otros.
- **Estándares tecnológicos:** En la definición de todas las inversiones en infraestructura y equipamiento es necesario considerar el uso de los más modernos criterios para el diseño del proyecto, tanto en materia de estructuras (materiales, tecnologías de construcción, arquitectura de vanguardia, etc.) como de instalaciones (sistemas de climatización, automatización, telecomunicaciones, información sobre los vuelos, control de los accesos, etc.) con el fin de proponer intervenciones que presenten adecuados estándares tecnológicos y garanticen la máxima confiabilidad.
- **Propuestas de actividades comerciales:** Se deberá indicar aquellas áreas destinadas a la actividad comercial de diversa índole, siendo ésta compatible con la actividad aeronáutica y el entorno del aeropuerto.
- **Adecuada imagen del nuevo AICC:** El nuevo aeropuerto se destinará tanto al ámbito nacional como internacional, por lo que deberá proponerse un diseño que se integre al ambiente natural y cultura del país, brindándole al nuevo aeropuerto una imagen de eficiencia, ordenamiento, fiabilidad e "identidad peruana", adecuada a la función de "puerta de entrada" al Perú.

Estructura tentativa del Plan Maestro de Desarrollo

Sin perjuicio del cumplimiento de los Términos de Referencia para la elaboración del Plan Maestro contenidos en el Anexo N° 21 del presente Contrato, el contenido del mismo deberá estructurarse de manera análoga al siguiente formato:

Capítulo 1- Requerimientos Generales:

Incluye los objetivos del Plan Maestro de Desarrollo, sus fases y elementos (requerimientos del aeropuerto, planos del aeropuerto y plan económico) y factibilidad del estudio.

Capítulo 2- Inventario

Incluye la recolección de todo tipo de datos de la región a la que servirá el Aeropuerto. Esto incluye un inventario de las facilidades aeroportuarias existentes, planificaciones regionales que pudiesen afectar al Plan Maestro de Desarrollo, e información histórica concerniente a su desarrollo.

Capítulo 3- Pronósticos

Los pronósticos deben de servir para establecer la relación entre la demanda y la capacidad de las diferentes facilidades del aeropuerto, y se puede determinar los requerimientos aeroportuarios. Entre otros, los siguientes factores deben ser considerados al elaborar los pronósticos para el Plan Maestro de Desarrollo del aeropuerto: demografía, PBI e ingreso per cápita disponible, actividad económica y posición de las industrias, tarifas aeroportuarias, factores geográficos, posición competitiva, factores sociológicos, factores políticos, datos del tráfico aeroportuario.

Capítulo 4- Análisis de Demanda/ Capacidad

El capítulo de análisis de demanda/ capacidad proveerá la información básica para la determinación de los requerimientos de facilidades y factibilidad económica. La

capacidad y la relación demanda/ capacidad deben ser establecidas de acuerdo a las siguientes directivas: limitaciones de análisis demanda / capacidad, requerimientos operacionales de aeronaves, análisis de capacidad, análisis costo / beneficio y simulación en computadora.

Capítulo 5- Requerimiento de facilidades

Los requerimientos de facilidades son elaborados en base a la información obtenida en el análisis demanda/ capacidad y en base a las recomendaciones de las últimas versiones de las Circulares de Consulta de la FAA, el Manual de Planificación de Aeropuertos OACI, y/ o el Airport Development Reference Manual de IATA, los cuales proveen los criterios para el diseño de los componentes aeroportuarios.



Capítulo 6- Análisis Socio-Económico

El análisis socioeconómico debe de cuantificar con la mayor claridad posible los beneficios directos e indirectos que generará el proyecto de la construcción del Aeropuerto. El presente capítulo deberá de incluir los siguientes aspectos: descripción de la metodología a emplear, identificación y medición de los beneficios, identificación y cuantificación de los costos, resultados obtenidos- rentabilidad, análisis del impacto distributivo, evaluación financiera y conclusiones y recomendaciones.

Capítulo 7- Estudio de medio ambiente

Los factores ambientales deben de ser considerados cuidadosamente en la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo aeroportuario. Los estudios del impacto de la construcción y la operación aeroportuaria o la ampliación del AICC, bajo normas aceptadas del aire y la calidad de agua, niveles de ruido ambiental, procesos ecológicos, y valores naturales del medio ambiente, deben ser orientados de modo de determinar la mejor manera de elaborar los requerimientos del aeropuerto. Para efecto del proceso de elaboración del referido Plan y en relación a lo señalado en este capítulo se deberá obtener la opinión previa de la DGASA.

Capítulo 8- Plan de configuración del Aeropuerto

Por definición, el plan de configuración de un aeropuerto es una representación gráfica, a escala, de las facilidades aeroportuarias existentes y propuestas, la ubicación del aeropuerto y la información pertinente sobre espaciamientos y dimensiones requeridas que deben ser estudiadas, para mostrar conformidad con las normas y recomendaciones en uso. Con la finalidad de poder adjuntar los planos al formato requerido por la autoridad aérea, los mismos deberán tener el ancho de un papel formato A4, sin importar las medidas del largo.



Capítulo 9- Plan de uso de la tierra

Incluye un estudio de la incidencia del Aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante



Capítulo 10- Plan de área de terminal

El plan del área terminal y los planes de los componentes dentro de esta área terminal serán elaborados sobre la base de los análisis demanda / capacidad, de las configuraciones del aeródromo, y de los criterios de uso de la tierra establecidos en los planes de configuración del Aeropuerto. En efecto, la configuración del aeródromo y la configuración del área de terminal deberán acomodarse juntos.

Capítulo 11- Planes de acceso aeroportuario

Este elemento del Plan Maestro de Desarrollo aeroportuario debe indicar las rutas propuestas de acceso al y del Aeropuerto, de y hacia los distritos comerciales



centrales y puntos de conexión con arterias y vías de transporte terrestre, existentes o planeadas.

Capítulo 12- Programación y estimación de costos de las instalaciones

Los programas y la estimación de costos de las instalaciones en el Plan Maestro de Desarrollo, deben ser elaborados en base a los pronósticos de demanda de servicios aéreos a corto, mediano y largo plazo (aproximadamente 5, 10 y 20 años.) Estos establecen las bases para el Plan Maestro Económico.

Capítulo 13- Factibilidad económica y financiamiento

La factibilidad técnica y económica de las consideraciones del Plan Maestro de Desarrollo deben ser analizadas a lo largo de la elaboración del plan, se debe probar la factibilidad de los diferentes conceptos aeroportuarios antes de adoptar el plan del aeródromo, área de terminal y de acceso. En cada caso, deben de hacerse estimaciones preliminares de la inversión de capital, ingresos anticipados y la capacidad de los usuarios de pagar los costos atribuibles a mejoras propuestas



Anexo 21

Términos de Referencia del Plan Maestro y del Estudio Definitivo de Ingeniería

El presente capítulo contiene un modelo de redacción del Plan Maestro y de los proyectos necesarios para la construcción y puesta en marcha del Nuevo Aeropuerto de Chinchero-Cusco.

El control del concesionario, por parte de las Autoridades, tiene el objetivo principal de garantizar que la redacción del Plan Maestro y de todos los proyectos constructivos asociados a cada una de las infraestructuras, instalaciones y sistemas del AICC, se redacte con un nivel de calidad suficiente que posibilite un adecuado proceso de construcción y posterior puesta en marcha y explotación de la infraestructura. Por ello, el control de calidad en la redacción de los proyectos será clave.

1. Normas básicas para la redacción del Plan Maestro y del Estudio Definitivo de Ingeniería

Desarrollo técnico de la configuración de AICC, se realizará tomando los hallazgos de estudios anteriores sobre la viabilidad del emplazamiento y en particular el informe emitido por OACI contratado por la DGAC. La metodología a utilizar ha de consistir en elaborar una serie de especificaciones y adecuarlas al entorno físico del nuevo Aeropuerto, teniendo en cuenta aspectos técnicos, medioambientales y socioeconómicos.

En esta línea, es preciso:

- Establecer las **especificaciones técnicas y operativas** objetivo del nuevo aeropuerto; Dentro de estas especificaciones, se hará especial hincapié en las siguientes:
 - **Análisis RWY vs PL-R** (longitud de campo disponible para aeronaves frente a penalizaciones de carga de pago y alcances).
 - Una vez analizados los resultados de las flotas usuarias según las rutas posibles y previsiones de flotas de las compañías, será fundamental determinar cuáles serán las restricciones en la carga de pago que se pueden presentar para cada tipo de aeronave en función de varias longitudes de pista posibles.
 - **Definición del *layout* característico** del Aeropuerto. Se definirán las superficies mínimas requeridas para las actividades aeroportuarias (bloques funcionales), las instalaciones y servidumbres asociadas necesarias y las áreas de impacto más allá del recinto aeroportuario (zonas expuestas al ruido, áreas de seguridad en extremo de pista, etc.). Los bloques funcionales se deberán proyectar con una capacidad a un horizonte hasta el final del periodo de concesión.
- **Análisis de condicionantes.** Se deberán estudiar las implicaciones que el régimen de vientos y la orografía del terreno implican sobre el layout aeroportuario. Para ello a partir de la información existente se deberá contemplar:
 - a) Viento: Coeficiente de absorción de los vientos transversales en función de la orientación de la pista y absorción de los vientos en cola en función de la cabeceras
 - b) Techo de nubes y visibilidad: porcentaje de operatividad del aeropuerto para una operación visual y una operación IFR Cat II

- c) Temperatura de referencia del emplazamiento de Chinchero y análisis de temperaturas máximas para el ciclo anual
- d) Precipitación, tormentas y otros fenómenos meteorológicos
- e) Orografía: Puntos elevados cercanos y condicionantes operacionales en la prolongación del eje probable de pista
- Desarrollo y elaboración del **Plan Maestro** para el nuevo AICC, concerniente a los estudios de detalle (dimensionamientos y áreas funcionales) del grupo de elementos que configuran el nuevo aeropuerto y de conformidad a las normas y reglamentos en vigor. El estudio deberá definir y dimensionar de una manera exhaustiva los elementos que configuran el dominio aeroportuario, teniendo en cuenta:
 - Los **condicionantes operacionales** inducidos por la orografía circundante y de la región andina
 - La aeronave de diseño, la longitud de pista y las distancias declaradas
 - El **cumplimiento de normas y Reglamentos** del Aire del Perú y normas y métodos recomendados por los organismos Internacionales en materia de organización, planificación y diseño aeroportuarios. Se elaborará un listado de verificación e incumplimientos posibles de los SARPs de la OACI
 - Los **cambios tecnológicos** que están en curso en materia de equipamientos y sistemas aeroportuarios. Generalmente, la adquisición de los equipamientos aeroportuarios requiere de una inversión importante, que por ello debe venir precedida de un estudio adecuado de la situación del mercado, tecnologías, tendencias... que permita decidir el equipo que se adapte mejor a las características y necesidades de un aeropuerto en concreto. Tal es el caso de los sistemas y tecnologías de aproximación de aeronaves
 - Puesta en servicio de **aviones de nueva generación** y puesta en vigor del plan CNS/ATM. Se intentará reutilizar en la medida de lo posible las infraestructuras existentes, como las radioayudas en tierra
 - La **integración en el territorio** del aeropuerto, intentando minimizar las afecciones acústicas y promoviendo prácticas de buena vecindad con su entorno

La elaboración del Plan Maestro deberá producir, como mínimo, los siguientes resultados:

- a) **Parámetros de diseño y servicio**, modelo operativo y descripción de los elementos de diseño del nuevo aeropuerto. Para ello se elaborarán los **planos** de los principales **elementos aeroportuarios** necesarios, así como los equipamientos aeronáuticos y meteorológicos y las redes de acometida al nuevo aeropuerto (electricidad, agua, teléfono etc.)
- b) Elaboración del **Plano Maestro** del sistema aeroportuario. Este, deberá definir los principales usos y parámetros básicos urbanísticos de cada área definida en el sistema aeroportuario y servirá de base para la concreción del Plan Especial Urbanístico de la zona
- c) Descripción de las diferentes **fases de implantación** y construcción de los elementos de diseño descritos, teniendo en cuenta el balance oferta-demanda obtenida con la previsión de tráfico, el desarrollo económico de la región, las posibilidades de impacto



medioambiental de las alternativas posibles y otros aspectos estratégicos (tipologías de tráfico, integración de las infraestructuras en el territorio, etc.)

- d) **Planos de servidumbres físicas y radioeléctricas** para un aeródromo de tipo 4E, relativo a las instalaciones aeronáuticas del área de movimiento, así como los datos del terreno relativos al procedimiento de aproximación CAT II a partir del suelo a una distancia de 900m de los umbrales definidos de pista. Infografía del aeropuerto con las servidumbres de aeródromo.
- e) **Estimación de Inversiones directas** necesarias y calendarización de las inversiones conforme al plan de crecimiento y evolución prevista del aeropuerto y los plazos estimados de ejecución de las obras. Dimensionamiento de las unidades agregadas de obra y referencias a los precios unitarios utilizados en la región. Plazos de proyecto y construcción
- f) **Estimación de Inversiones indirectas** necesarias no aeroportuarias; identificación y cuantificación de actuaciones principales para las obras construcción de accesos, reposición de servicios afectados, acometidas y suministros, expropiación y compra de terrenos...



Equipo de trabajo

Una vez adjudicado el Contrato y antes del inicio de los trabajos, el Concesionario deberá presentar un organigrama actualizado del personal que realizará los trabajos. Caso de existir alguna modificación respecto a lo presentado en la oferta técnica, este nuevo organigrama deberá contar con la aprobación de la Dirección de Proyecto.

Salvo indicación expresa de forma contraria de la Administración, el equipo técnico que vaya a redactar el proyecto será como mínimo de igual o mayor valía que el presentado en su oferta.

- Representar a la Sociedad Concesionaria cuando sea necesaria su actuación y presencia, así como en otros actos derivados de las obligaciones contractuales, siempre en orden a la ejecución y buena marcha de los trabajos
- Organizar la ejecución de los trabajos e interpretar y poner en práctica las directrices recibidas de la Dirección de Proyecto o de las personas en las que delegue, así como colaborar con ellos en la resolución de los problemas

El Autor del Expediente Técnico de Obra será responsable técnico del mismo, deberá estar localizable en todo momento, desde el inicio de la redacción del proyecto y durante el plazo completo de ejecución de la obra y ser conocedor del desarrollo de los trabajos. Tendrá que asistir a todas las reuniones de trabajo que fije la Dirección de Proyecto y su titulación será la suficiente, con la especialidad adecuada de acuerdo con la legislación vigente.

Para coordinar, durante la fase de proyecto de obra, la aplicación de la normativa legal al respecto, se propondrá por parte del Concesionario, un técnico competente quién, si es de conformidad, será designado por la Administración como coordinador en materia de Seguridad y Salud.

El técnico propuesto deberá tener titulación adecuada y experiencia suficiente, de acuerdo con la legislación vigente. Se deberá elaborar un estudio de seguridad y salud que cumpla lo establecido en la normativa legal.

El equipo asignado por el Concesionario al proyecto deberá constar como mínimo de:

- Ingeniero Aeronáutico Colegiado Autor del Expediente Técnico de Obra.



- Responsable general de la obra (Jefe del proyecto)
- Responsable de la obra civil del Campo de Vuelo (Jefe de obra civil)
- Responsable de la obra civil del Área Terminal (Jefe de obra edificación)
- Responsable de las instalaciones y redes de servicios (Jefe de obra instalaciones y redes de servicios)
- Responsable de las ayudas a la navegación
- Responsable de Medio Ambiente y paisajismo
- Responsable de los aspectos topográficos, geotécnicos e hidrogeológicos
- Coordinador de Seguridad y Salud

Para la realización de las actuaciones que se detallan, el Concesionario deberá seguir el preceptivo Plan de Aseguramiento de la Calidad, aprobado por la Administración y vigilar su cumplimiento haciendo especial hincapié en el seguimiento y prevención de las afecciones medioambientales.

– **Fases del Estudio Definitivo de Ingeniería**

Deberán detallarse las instalaciones en las que se va a realizar la redacción del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), así como los medios materiales con los que se contará para la elaboración de los mismos.

– **Informes de la marcha de los trabajos**

La Dirección de Proyecto determinará el intervalo de tiempo en el que el Concesionario presentará esa documentación.

En un plazo no superior a quince días, contados a partir de la notificación de inicio de los trabajos, el Representante de la Concesión presentará a la Dirección de Proyecto, para su aprobación, si procede, un plan de trabajo actualizado, pormenorizado y complementario al de su oferta.

En él se establecerá un calendario de reuniones a las que asistirán, necesariamente por parte del Concesionario, el Representante y el Autor del EDI y por parte de la Administración la Dirección de Proyecto. De todas estas reuniones, el Concesionario levantará el acta correspondiente.

El Concesionario, informará a la Dirección de Proyecto de la marcha de los trabajos entregando un informe por escrito cada 15 días, al menos. En estos informes, y como anexos, figurarán borradores de los trabajos realizados hasta la fecha, con la finalidad de que la Dirección de Proyecto pueda seguir el cumplimiento del programa establecido.

En cualquier momento, en ejercicio de las tareas de seguimiento y control, la Dirección de Proyecto tendrá acceso a los locales donde se está elaborando el proyecto.

Asimismo, y también cada 15 días al menos, el Concesionario entregará a la Dirección de Proyecto una copia de los informes internos de seguimiento que haya realizado el equipo de control del "Plan de Aseguramiento de la Calidad".



2. Condiciones técnicas del EDI

Se redactarán los proyectos constructivos de los elementos propios del aeropuerto. Los documentos redactados, se ajustarán a las especificaciones siguientes:

- Toma de datos básicos y análisis de Servicios Afectados

Una vez adjudicado el concurso, el Concesionario deberá efectuar a su cargo la toma de datos complementarios, comprobación del terreno y realización de los trabajos y cálculos técnicos necesarios, para la completa definición de todas las unidades de obra de que consta el proyecto, que se desarrollará a partir del Anteproyecto.

Sin perjuicio de las comprobaciones que hubiere realizado en la fase de preparación de la oferta, el Concesionario deberá revisar los servicios afectados por la ejecución de las obras, estimándose los servicios ocultos (no previstos o no detectados por simple inspección visual), los cuales serán asumidos por el Concesionario corriendo a su cargo los costes de desvío, reposición o retirada correspondientes.

El Concesionario se responsabilizará de la exactitud y suficiencia de los datos tomados, teniendo que subsanar a su cargo, cualquier error o deficiencia que pudiera surgir. Del mismo modo, él se responsabilizará de la posibilidad e idoneidad de las soluciones adoptadas, que se concretarán en las partidas del EDI.

- Estructura del EDI

El Concesionario elaborará un EDI general del Aeropuerto, que podrá desglosar en los EDI parciales que considere oportunos, ya sea para tramitar los permisos y autorizaciones que precise o por facilidad y claridad en el manejo de la información, sin que ello suponga disminución del contenido requerido para la ejecución de las Obras.

A continuación se exponen las consideraciones y directrices a tener en cuenta en su redacción.

Consideraciones generales

Se atenderá a los requisitos siguientes:

- Estará de acuerdo con el contenido que señale la Dirección de Proyecto y basado en la propuesta del Concesionario en su Propuesta Técnica
- Contendrá una información completa sobre los servicios afectados por la obra, incluyendo su reposición
- Cumplirá la normativa técnica oficial vigente de aplicación
- Se recogerán las observaciones de los Organismos afectados recibidas hasta el momento del acta de recepción de los trabajos

Se recogerá todo aquello estipulado en el Estudio de Impacto Ambiental de las obras del AICC y en ausencia de éste, lo que esté recogido en los Estudios Ambientales acumulados

Una vez entregados los proyectos, el Concesionario se compromete a introducir entre dicha entrega y el inicio de la ejecución de las obras, cuantas observaciones y modificaciones solicite la Administración y otros Organismos Oficiales afectados, para su aprobación, aunque dichas modificaciones no sean debidas a errores cometidos en la elaboración de los Expedientes Técnicos de Obra.

Directrices y contenido de los EDI

El EDI deberá contener, como mínimo, los siguientes rubros:

- Resumen ejecutivo
- Memoria descriptiva
- Metrados
- Análisis de precios unitarios (directos e indirectos)
- Presupuesto
- Cronogramas (programación de obra)
- Especificaciones técnicas (generales y especiales)
- Estudios de ingeniería básica (topografía, suelos, canteras y fuentes de agua, hidrología e hidráulica, geología y geotecnia incluyendo estabilidad de taludes)
- Diseños (geométricos, pavimentos, estructurales, drenaje, seguridad vial y señalización, plan de mantenimiento)
- Estudios de impacto ambiental
- Planos

El contenido de los documentos que componen el Expediente Técnico de Obra que se especifica en esta cláusula no es limitativo a lo aquí expuesto.

Memoria Descriptiva

La memoria incluirá una exposición de los antecedentes con relación de aquellos estudios y proyectos relacionados con el objeto del encargo de los cuales se indicará el organismo o entidad promotora, la empresa que los ha elaborado, su fecha de aprobación, etc.

A continuación se indicará el objeto del EDI: la situación actual; los condicionantes; la justificación de la solución adoptada en los aspectos técnicos y económicos y la explicación de cómo se ha adaptado a los Planes Urbanístico o Sectoriales afectados; se describirán las obras proyectadas de forma clara, concisa, completa y ordenada, y la secuencia de su ejecución.

Igualmente se indicarán en la memoria los datos recogidos y utilizados, el replanteo, los métodos de cálculo y los materiales empleados, también se hará referencia a los servicios afectados, expropiaciones, plan de obra, presupuestos y cualquier otro extremo que sea conveniente incluir para una mejor comprensión del contenido del EDI. La memoria dispondrá de un índice de los documentos contenidos.

Metrados

Los materiales propuestos deberán ser acordes con los reflejados en la oferta, entendiendo que aquellos no especificados quedarán a elección de la Dirección de la Obra.

Los metrados se presentarán distribuidos por capítulos desglosados y con referencias claras a los planos.

Análisis de Precios Unitarios (Directos e Indirectos)

El Concesionario elaborará un Análisis de precios unitarios, el cual tendrá que contemplar todos los precios directos e indirectos necesarios.

Presupuesto

El cálculo de los precios de las distintas unidades de obra se basará en la determinación de los costes directos e indirectos precisos para su ejecución.

El Presupuesto es el resultado obtenido por la suma de los productos del metrado por el precio unitario y de las partidas alzadas.

El presupuesto estará compuesto de los apartados siguientes:

- Metrados
- Justificación de los precios de mano de obra
- Precios de material a pie de obra
- Precio de la maquinaria auxiliar a emplear
- Precios auxiliares
- Cuadro de precios, o precios descompuestos
- Presupuesto



Cronogramas

Estudio de la organización interna de las obras

Este anexo lo constituirá un estudio de la organización y el desarrollo de las obras a ejecutar, para conseguir que las afectaciones al tráfico y el medio ambiente sean las mínimas posibles para el usuario, teniendo que prever unas alternativas para la circulación de vehículos en caso de necesidad.

En este estudio se delimitarán las partes de la obra, definiendo las fases y duración de su ejecución, los accesos, las salidas y la circulación interior en éstas compatible con el desarrollo de los trabajos, la accesibilidad a las mencionadas zonas de la obra en caso de accidente, etc.

Plan de Obra

Complementariamente a lo previsto en el anexo de Estudio de organización y desarrollo de las Obras, el Concesionario elaborará un Plan de Obra indicativo de la posterior ejecución de las obras consideradas en el EDI.

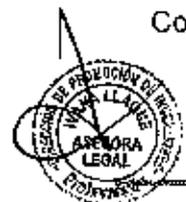
El mencionado Plan, desarrollado a partir del presentado por el Concesionario en su oferta, resultará de una red de precedencias, a partir de la definición de unas actividades y una duración de acuerdo con unos rendimientos a justificar, de vínculos entre ellas y de un calendario laboral estimado.

Se adjuntará con el Plan de Obra confeccionado, la documentación siguiente:

- Una memoria que exponga los procedimientos a emplear en la ejecución de las Obras, así como el estudio detallado de los medios humanos y materiales a utilizar. Se describirán los posibles puntos singulares o las partes de obra que puedan ser conflictivos y las alternativas que se propongan para atenuar o eliminar la conflictividad.
- Cronograma mediante diagrama de *Gantt* y red *Pert* y escrito que detalle la relación de actividades, las ligaduras entre actividades con definición y duración, camino crítico obtenido, holguras, etc.

Contemplará como mínimo los siguientes aspectos:

- Hitos de comienzo y terminación de actividades clave para garantizar el cumplimiento del plazo de ejecución



- Períodos de pruebas, remates y puesta en servicio necesarios. Estos se fijarán como actividades independientes y diferenciadas, de forma que no resten tiempo al real de ejecución de la correspondiente actividad

Especificaciones Técnicas

Las Especificaciones Técnicas deberán consignar las características que hayan de reunir los materiales a emplear y los ensayos a que deben someterse para la comprobación de las condiciones que han de cumplir, las normas para la elaboración de las distintas unidades de obra, las instalaciones que hayan de exigirse y las precauciones a adoptar durante la construcción.

En la forma de ejecución de las unidades de obra, se incluirá un artículo por cada unidad de obras que aparezca en el Cuadro de Precios Unitarios.

Las Especificaciones Técnicas constarán, al menos, de los siguientes capítulos:

- Objeto, alcance y disposiciones generales de las especificaciones técnicas
- Descripción y desarrollo de las obras. Desde el punto de vista técnico de la solución propuesta, expresando las dimensiones más representativas y características técnicas, operativas y estéticas de los distintos conjuntos, así como el proceso constructivo, junto con el plazo de ejecución de las obras
- La Dirección de la obra
- Especificaciones Técnicas de los materiales básicos y de las partidas de obra:
 - Materiales, expresión de las características y calidades de los diferentes materiales que intervendrán en el desarrollo de la obra, entendiéndose que aquellos no especificados quedarán a la elección de la Dirección de Obra
 - Equipo y maquinaria, que se pondrán a disposición de la obra, así como disponible en factoría, para su ejecución en los plazos parciales y totales
 - Aislamiento y señalización de la obra, propuesta de soluciones concretas para el aislamiento y señalización de la zona de obras, de modo que se causen los mínimos trastornos a la operatividad normal del aeropuerto y molestias a los usuarios
 - Documentación técnica, que se propone entregar al final de la ejecución de la obra
- Forma de ejecución de las unidades de obra
- Interpretación del EDI
- Pruebas y Ensayos
- Medidas de Seguridad
- Seguros

Estudios De Ingeniería Básica

Topografía

Se incluirá la totalidad de los datos recogidos específicamente para el EDI, referente a las carreteras, ramales, caminos y cauces afectados; la topografía de detalle para la implantación de estructuras y muros; la de las obras de fábrica y drenajes existentes; la de la localización



en planta y alzado de los servicios existentes, así como cualquier otro dato que pueda ser necesario para la completa definición de los trabajos que se han de realizar.

Independientemente de la Información facilitada por la Administración, los datos topográficos serán realizados por el Concesionario en lo que sea necesario para el completo desarrollo de la concesión.

Se detallarán los medios físicos y de cálculo empleados, y acompañar con los datos obtenidos con los planos, croquis y fotografías de la situación de las bases de replanteo que permitan su localización y reconstrucción en caso de pérdida.

Geotecnia

El estudio geotécnico completo, que será realizado por el Concesionario, constará de al menos los siguientes puntos:

- Cartografía geológica-geotécnica
- Estudios de los materiales afectados: estructura, fractura, etc.
- Trabajos de geofísica: Sistema de refracción
- Sondeos mecánicos, indicando los emplazamientos y la metodología de testificación
- Calicatas
- Estudio hidrogeológico. Piezometría y ensayos efectuados (permeabilidad, etc...)
- Ensayos geotécnicos: "in situ" y de laboratorio
- Características geotécnicas de los materiales: clasificación y propiedades mecánicas de suelos y rocas. Estudio de discontinuidad
- Perfiles geotécnicos del recorrido de los diferentes trazados
- Estudio de yacimientos presentes en los límites del Aeropuerto
- Estudio de posibilidades de socavaciones en cauces
- Estudio de zonas de préstamo y vertederos

A partir de los resultados obtenidos, se llegará a conclusiones y a recomendaciones. Se adjuntarán además:

- Planos
- Anexos con la información detallada referente a: resultados de la sísmica de refracción; sondeos mecánicos y calicatas; hidrogeología; estudios petrográficos, etc.
- El estudio geotécnico, que se realizará por especialistas, será firmado por el autor (o autores) y se especificará la empresa especializada que lo ha confeccionado. Los trabajos encargados a terceros, si es el caso, serán asumidos por el Autor del EDI.

Estudio de tráfico

Prognosis de tráfico para los diferentes horizontes y fases de desarrollo de las actuaciones previstas en el Anteproyecto para el ámbito de los proyectos.

Estudio de Itinerarios

En función de los usos y tipologías edificatorias, equipamientos, servicios, espacios libres y aprovechamientos urbanísticos, se determinarán los recorridos principales y secundarios, tanto de aeronaves, como de usuarios, como de trabajadores del Aeropuerto, así como de los

vehículos de acceso al mismo. Teniendo siempre presente los condicionantes de seguridad que marque tanto las diferentes normativas al respecto como la Administración.

Climatología, Hidrología y Drenaje

Se efectuará, por cuenta del Concesionario un estudio de los datos climáticos de la zona de influencia del EDI, y se analizarán los datos de pluviometría de la zona, para poder calcular los caudales de plataformas objeto de este EDI para poder determinar las secciones hidráulicas necesarias para desaguarlas.

Para los drenajes profundos se realizará un estudio específico que asegure que las zonas de ubicación de instalaciones estratégicas quedan a salvo de la posible acción del freático.

Se definirán y dimensionarán las obras de drenaje, atendiendo aparte de las consideraciones funcionales, a las estéticas, indicando su ubicación y su asignación de caudales; y adjuntando la justificación y los cálculos hidráulicos de las secciones adoptadas, según la legislación vigente.

También se definirá y concretará las modificaciones tanto provisionales como definitivas, si es el caso, de los cauces afectados por la ubicación de las obras de drenaje.

Canteras y vertederos

El Concesionario deberá indicar en este anexo una relación de las canteras y vertederos autorizados y calificados por la autoridad competente, en las inmediaciones del futuro aeropuerto. En esta relación se estudiarán su capacidad y en el caso de las canteras sus ritmos de extracción.

Diseños

Definición geométrica

Contendrá la definición geométrica de todas las obras, con los añadidos y las modificaciones que se tengan que incluir en la definición de detalle del trazado para conseguir su optimización.

Para el caso del proyecto de los accesos, se elaborará una memoria explicativa del método de cálculo utilizado y en soporte magnético se adjuntarán las hipótesis y datos de entrada del programa de cálculo empleado.

Se incluirá un gráfico explicativo de los viales y de las calles que se definen. Se definirá la planta y el perfil longitudinal de todos los ejes o alineaciones, como el eje de calzadas en el tronco, los márgenes en los ramales de enlace, viales, etc. y se suministrará el estado de alineaciones y rasantes así como las coordenadas (X, Y, Z) de los puntos cada diez (10) metros de distancia.

Replanteo

Se explicitarán los datos para materializar los puntos definidos en el Anexo de Definición geométrica, a partir de las bases de replanteo existentes o que se han de construir en la zona. Esto sirve para definir completamente tanto el Campo de Vuelo, área terminal, los viales de acceso, como el estacionamiento de vehículos.

Se suministrarán las coordenadas (X, Y, Z) de los puntos de todos los ejes definidos en el Anexo de Definición geométrica, en cada perfil transversal.

Demoliciones y movimientos de tierras

Se definirán en planos la situación de aquellos elementos que sea necesario eliminar, identificando su geometría así como sus aspectos significativos que permitan definir con precisión el correspondiente transporte de materiales sobrantes a vertederos autorizados, fuera del futuro recinto aeroportuario.

Se realizará el estudio de las posibles compensaciones de tierras y, si es necesario, las necesidades de préstamos y de vertederos indicando su ubicación exacta; adjuntándose un diagrama de masas que definan el movimiento de tierras con las compensaciones longitudinales y transversales.

A partir de los estudios geotécnicos de materiales y la geometría del trazado se estudiarán los sistemas de excavación, justificando los taludes adoptados y haciendo especial mención del estudio de cimentación del Campo de Vuelo, del Edificio Terminal y de los accesos.

En aquellas zonas de excavaciones en zanja que por sus características geométricas o geotécnicas de los materiales, requieran sistemas especiales de entibación y/o agotamiento, deberán incluirse los cálculos correspondientes.

La excavación de tierra vegetal se considerará separada del resto, previendo su recogida y posterior reutilización en la propia obra u otras zonas del recinto aeroportuario.

Dotaciones y superficies del área terminal

Estará en consonancia con la propuesta del Concesionario en su oferta. Por ello, como mínimo deberá tener las mismas superficies y unos estándares de calidad correspondientes al nivel de servicio "C" de la IATA en el momento de su saturación. Cualquier variación significativa, a criterio de la Dirección de Proyecto, deberá contar con la aprobación de ésta. Como mínimo incluirá:

- Estudio justificativo de superficies y dotaciones de las diferentes áreas, según los parámetros y criterios de calidad definidos en su oferta, y que en cualquier caso nunca serán inferiores al nivel de servicio "C" definida por la IATA, haciendo especial mención al desarrollo de las zonas comerciales

Cimentaciones y estructuras de edificaciones

Se desarrollarán en este anexo todos los cálculos justificativos necesarios para la ejecución de las cimentaciones y de las estructuras de todas las edificaciones del nuevo Aeropuerto. Se aplicará la normativa vigente. Se adjuntarán los listados obtenidos, caso de utilizarse el apoyo de algún programa de cálculo.

Estudio y diseño de un patio de carrillos adecuado para la Inspección del 100% del equipaje de bodega (HBS 100%)

Se deberá adecuar el diseño del patio de carrillos y del resto de ámbitos para el adecuado tratamiento de los equipajes, tanto en salidas como en llegadas, a las recomendaciones de la IATA en cuanto a radios, pendientes, etc., y a las necesidades técnicas de los equipos de inspección.

Pavimentos

Se separará el cálculo según el uso, aplicándose la normativa vigente en cada caso:

- Pista de Vuelo
- Calles de Rodaje

- Plataforma de Estacionamiento de aeronaves
- Vías de servicio internas del Aeropuerto
- Estacionamiento de vehículos del Aeropuerto
- Vías de acceso al Área Terminal del Aeropuerto

El Concesionario deberá realizar un estudio detallado de las secciones de firme a construir, basándose en la expuesta en el Anteproyecto. Las secciones finalmente plasmadas en el proyecto, y obviamente las finalmente ejecutadas, deberán tener como mínimo las mismas características mecánicas que las allí propuestas.

Estructuras y muros en campo de vuelo

En este anexo se desarrollarán todos los cálculos justificativos necesarios para la ejecución de las estructuras que sean necesarias en el Campo de Vuelo. Se incluyen las obras de fábrica que sean necesarias.

Semáforos, señalización, balizamiento y defensa de las obras

En este anexo se describirán los criterios empleados y se justificarán las soluciones adoptadas para cubrir las necesidades de señalización, balizamiento y defensa de las obras, tanto provisionales, como definitivas, de acuerdo con la normativa de la OACI al respecto de obras y proyectos en zonas aeroportuarias y para urbanizaciones, obras viarias y el proyecto con carácter general, el resto de normativas aplicables que se tendrán que reseñar.

Se incluirá en el EDI la señalización provisional correspondiente a las diferentes fases de obra que puedan establecerse para la ejecución de los trabajos.

Adicionalmente, el Concesionario proyectará el vallado del cerramiento provisional y definitivo del recinto aeroportuario, la señalización horizontal, vertical y balizamiento necesarios.

Alumbrado

Se debe separar según el uso, para el de plataforma de aeronaves o el de los viales de acceso. En cualquier caso justificará los criterios empleados y las soluciones adoptadas para las obras y las instalaciones de iluminación que tendrán que ajustarse a lo establecido en las normativas de aplicación.

Se definirán los siguientes apartados:

- Niveles de iluminación para cada zona
- Acometida y centros de transformación
- Líneas de alimentación
- Tipos y situación de báculos y columnas
- Tipos de luminarias, lámparas y equipos de encendido
- Redes de alumbrado y de tierra

Instalaciones

El Concesionario diseñará las diferentes redes de servicio necesarias para el correcto funcionamiento de todos los elementos proyectados así como de todas las actividades industriales y productivas que se prevé se implanten en la zona de actuación. En particular:

- Abastecimiento de agua potable y no potable

La empresa concesionaria proyectará las redes interiores de abastecimiento (agua potable, fluxores, riego, sistemas contraincendios) así como todos los elementos necesarios para el funcionamiento de las redes generales en el futuro. Se deberá tener en cuenta la posibilidad de extracción de agua por pozos.

- **Redes de Aguas Residuales:**

El Concesionario deberá realizar una estimación del caudal, de la tipología y de los puntos de producción de aguas residuales y proyectará su recogida y canalización de forma separada de la red general de pluviales.

Para todas las redes y en todos los casos, el Concesionario realizará en esta fase de proyecto, un inventario de los puntos de consumo con una estimación del mismo que le permita dimensionar secciones de tubería, cables, etc.

Se proyectará la integración de todos los servicios en la gestión general de los mismos desde una serie de puntos de control adecuadamente equipados que el Concesionario, con la aprobación de la Dirección de explotación, situará en el Aeropuerto. En principio, todas las señales se llevarán al Centro de Mantenimiento.

En aquellos casos que la red proyectada deba ser cedida a una compañía explotadora del servicio, el Concesionario recabará de la citada compañía toda la información que sea necesaria para que lo proyectado esté en coherencia con la explotación que ésta realice, debiendo someter lo proyectado al visto bueno de los responsables de la citada compañía.

Los servicios de Navegación Aérea (antenas, Torre de Control, Sistema de Balizamiento y Equipos de Meteorología) deberán contar con la aprobación de la autoridad competente para validar las instalaciones y que las operaciones de aeronaves estén permitidas en el Aeropuerto.

- La Torre de Control estará constituida por un único edificio, ubicado dentro del recinto del aeropuerto, en el cual se albergan los equipos correspondientes a los sistemas principales y auxiliares. En ella los Sistemas denominados como Principales engloban los equipos, consolas y pantallas de control propios de este tipo de emplazamientos, además de contar con un Centro de Receptores (CRX) que proporciona los enlaces unidireccionales desde las aeronaves en vuelo a tierra, es decir A/T. Asimismo en la Torre se ubicará un sistema de supervisión y control para la gestión de los circuitos de balizamiento del aeropuerto.
- Los Equipos de Meteorología recogerán y presentarán todos los datos necesarios para la operación de las aeronaves.

Todos estos equipos vendrán dispuestos según lo estipulado en la normativa en vigor y en las directrices marcadas por la Dirección del Proyecto.

Servidumbres aeronáuticas

Se estudiarán los obstáculos circundantes al Aeropuerto y se someterá a la aprobación de la autoridad aeronáutica u organismo competente.

Igualmente, se diseñará el espacio aéreo teniendo en cuenta todas sus afecciones y se someterá también a aprobación de Aeronáutica Civil u organismo competente.

Equipos de Central Eléctrica

Descripción de los equipos necesarios para el funcionamiento normal y de emergencia del Aeropuerto y justificación en forma de cálculos de la solución adoptada. Se deberá adjuntar esquemas unifilares de funcionamiento.

Jardinería y riego

El Concesionario desarrollará el ajardinamiento general de aquellos lugares públicos que deban dejarse totalmente acabados. La tipología de plantaciones y diseño de las zonas verdes en general debe responder al encaje paisajístico general de la zona.

Se tendrá en cuenta las necesidades de mantenimiento de la planta a utilizar de manera que su mantenimiento sea el mínimo posible y el Concesionario realizará un programa detallado de las estaciones/meses de año ideales para realizar las plantaciones.

Para el diseño de la red de riego se tendrá en cuenta lo estipulado por la normativa vigente o recomendaciones de la Administración.

Pavimentos urbanos y señalización

Se determinará la anchura, longitud, sección, pendientes y materiales de las aceras y plazas. Además, se incluirá la señalización horizontal y vertical.

Se debe justificar una propuesta de movilidad en función del régimen de funcionamiento del tránsito peatonal y de los medios de transporte.

Mobiliario urbano y elementos especiales u ornamentales

Especificaciones técnicas de los diferentes elementos que constituyen el mobiliario urbano, elementos especiales y ornamentales. Debe priorizarse su integración máxima dentro del espacio urbano y estar alineado con la propuesta recogida en la oferta entregada por el Concesionario.

Asimismo, se deben justificar los elementos propuestos en función de sus formas, riesgos, materiales, empleados y costes de implantación, mantenimiento y reposición.

Medidas para facilitar el mantenimiento del Aeropuerto

Aunque como parte del contrato de concesión, una empresa adjudicataria podrá encargarse del mantenimiento del aeropuerto, en esta fase el Concesionario deberá proponer las medidas oportunas para facilitar el mantenimiento del aeropuerto:

Situación y emplazamiento de la obra

Se indicará cómo afecta al mantenimiento futuro de la obra proyectada, la situación, orientación, comunicaciones, accesibilidad y el entorno. Se propondrán medidas referentes a seguridad.

Utilización

Se indicarán las medidas que se han tomado para facilitar la futura utilización. Flexibilidad y adaptabilidad a posibles crecimientos y ampliaciones, accesibilidad y facilidad de inspección a las diferentes instalaciones, elementos mecánicos y de todos los elementos sometidos a desgaste, facilidad de reparación y sustitución de elementos.

Materiales

Es necesario analizar los materiales utilizados justificando su elección por su durabilidad, mantenimiento reducido y facilidad de reposición, procurando utilizar materiales respetuosos con el medio ambiente.

Fuentes energéticas

Deben razonarse las soluciones adoptadas según: energía renovable, facilidad de implantación, facilidad de mantenimiento, costos de implantación, explotación, vida útil de los equipos y contaminación ambiental asociada.

Accesibilidad

Se detallarán las medidas adoptadas para garantizar el acceso a cualquiera de los espacios diseñados:

- Utilización de elementos de urbanización adaptados
- Trayectos peatonales que no presenten obstáculos y son lo más planos posibles, evitando barreras físicas
- Utilización de medidas de seguridad: Barandillas de protección y ayuda, etc.
- Utilización de elementos de orientación
- Utilización de criterios de ergonomía en el mobiliario
- Eliminación de cualquier barrera que dificulte el acceso a los medios de transporte público

Utilización de instalaciones por individuos con dificultades de accesibilidad.

Estudio y Plan de Seguridad y Salud

El Estudio de Seguridad y Salud contendrá todos los documentos y satisfará todos los requisitos previstos por la normativa vigente donde se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.

El Estudio de Seguridad y Salud contendrá los Cuadros de Precios Unitarios, los metrados y el Presupuesto de aplicación y ejecución del mencionado estudio, que cuantificará el conjunto de gastos previstos tanto en lo que se refiere a la suma total como a la valoración unitaria de elementos con referencia al Cuadro de Precios sobre el que se calcula. Solamente podrán figurar partidas alzadas en los casos de elementos u operaciones de difícil previsión. El presupuesto de aplicación y ejecución del Estudio de Seguridad y Salud se incorporará al Presupuesto de Ejecución Material de la obra como una sola partida.

El responsable/coordinador en materia de seguridad y salud durante la elaboración del EDI firmará el Estudio de Seguridad y Salud, que tendrá que ser supervisado y verificado por un organismo suficientemente acreditado según criterio de la Dirección de Proyecto. El autor de EDI entregará a la Dirección de Proyecto un documento que certifique la realización de la mencionada supervisión y verificación.

Posteriormente, se redactará el Plan de Seguridad y Salud que regirá durante la ejecución de las obras. Estará basado en el Estudio de Seguridad y Salud del EDI.

Plan de Seguridad y Emergencia

El Concesionario deberá redactar un plan de emergencia del aeropuerto, para las diversas adversidades que se puedan dar. Este plan que tendrá un carácter integral, deberá estar en consonancia con la normativa vigente de planes de emergencia de lugares públicos. Se

realizarán planos de sectorización y evacuación; cálculo, clasificación de las vías de evacuación; espesores de fábricas; materiales utilizados; medidas preventivas, etc.

Disposiciones Legales y Normas observadas

Se reseñarán las disposiciones legales, instrucciones y normas de obligado cumplimiento que se tendrán en cuenta para la redacción del EDI y ejecución de la obra. La normativa básica a utilizar se indica en el apartado correspondiente de este documento.

El Concesionario podrá incluir en la Memoria otros anexos que considere necesarios para una justificación más completa de la Obra.

Estudios De Impacto Ambiental

Medioambiente. Ruidos, emisiones y sostenibilidad

Afecciones sonoras

El Concesionario deberá realizar un estudio de afecciones de ruido por operaciones aéreas en el futuro Aeropuerto, según las prognosis de tráfico que se manejen. Para ello deberá utilizar el programa INM (Integrated Noise Model) desarrollado por la FAA u otro similar de contrastada solvencia, bajo la aprobación de la Dirección del Proyecto.

Emisiones

El Concesionario deberá realizar un estudio de las emisiones a la atmósfera debidas a la actividad diaria del Aeropuerto, de acuerdo con las prognosis de tráfico manejadas. Para ello deberá utilizar el programa EDMS u otro similar de contrastada solvencia, bajo la aprobación de la Dirección del Proyecto.

Sostenibilidad

Los aspectos a considerar serán los siguientes:

- Que la obra contribuye a conseguir un modelo de movilidad sostenible
- Utilización de materiales de mínimo impacto ambiental, teniendo en cuenta el proceso de fabricación, el lugar de procedencia, las posibilidades de reutilización y reciclabilidad, y el potencial contaminante
- Criterios de demolición: Reflejando los elementos que hace falta demoler, indicando su lugar de vertido y posibilidades de reutilización
- Vegetación, indicando las especies vegetales a transplantar, evitando al máximo la tala, y utilizando al máximo especies autóctonas
- Aprovechamiento de las condiciones climáticas de la zona, promoción del ahorro y eficiencia energética, mínima contaminación lumínica y utilización de energías renovables

Valoración de las medidas correctoras de la Declaración de Impacto Ambiental

Este anexo incluirá la mencionada valoración basada en la Declaración de Impacto Ambiental del Aeropuerto de Cusco-Chinchero.

La valoración completa formará parte de la valoración del Plan de Vigilancia Ambiental.

Plan de Vigilancia Ambiental

Se desarrollará en la fase de proyecto sobre la base de la Declaración de Impacto Ambiental y a las cláusulas medioambientales.

Medidas correctoras de impacto ambiental

El Concesionario tendrá en cuenta el contenido de la documentación suministrada por la Administración referente a las medidas correctoras para las obras civiles a que obliga la Declaración de Impacto Ambiental (o en su defecto las que indique el último Estudio de Impacto Ambiental vigente), a efectos de su inclusión en el EDI. El Concesionario, en consecuencia, deberá incluir en el EDI, así como durante la ejecución de las obras, todas aquellas medidas, acciones y partidas que sean necesarias para el cumplimiento de la citada Declaración Ambiental.

Planos

Se incluirán todos los planos necesarios para la completa definición de las obras proyectadas.

Los planos tendrán que ser en número suficiente y la precisión adecuada para que puedan efectuarse los metrados de todas las obras a ejecutar.

Todos los planos se entregarán en papel y soporte informático. Como mínimo el Concesionario entregará las siguientes colecciones de planos:

- Planos Índice y de situación general
- Plantas de emplazamiento
- Esquemas de movilidad de usuarios del aeropuerto, empleados del aeropuerto y de las compañías aéreas, vehículos, etc.
- Expropiaciones, bienes y servicios afectados
 - Plantas de demoliciones.
 - Planos de definición geométrica del campo de vuelo
 - Planos de estructuras y cimentaciones de los edificios correspondientes al Área Terminal
 - Planos con las plantas y alzados de los elementos que constituyen el Área Terminal
 - Planos de edificios de ayudas a la Navegación Aérea. Torre de Control, Centro de emisores
 - Planos de instalaciones de ayudas a la Navegación Aérea
 - Planos de otros servicios del Aeropuerto: Central Eléctrica, SEI, etc.
- Esquemas de todas las instalaciones del Aeropuerto. Electricidad, alumbrado público, abastecimiento de agua potable y no potable, aguas residuales, comunicaciones, redes de riego, redes de drenaje de zonas verdes, integración de la gestión de servicios, servicios especiales
- Planos de trazado de urbanización, accesos y enlaces
- Detalles de pavimentación
- Estructuras y obras de fábrica
- Señalización y ballzamiento. Campo de Vuelo y accesos
- Planos del diseño del espacio aéreo, incluyendo maniobras, obstáculos y todas sus afecciones

– **Plan de aseguramiento de la calidad (PAC) en el EDI**

La Dirección del Proyecto podrá pedir con la periodicidad que determine, informes sobre el seguimiento del PAC por parte del Concesionario y con la asiduidad que estime necesaria, comprobará la eficacia del control de calidad efectuado, realizando una auditoría técnica.

El control de calidad es uno de los aspectos fundamentales a tener en cuenta en el desarrollo de los trabajos. No se aceptarán los EDI para su revisión, sin que antes hayan sido verificados por un equipo de control de calidad.

El Equipo de Garantía de Calidad tendrá como misión la supervisión interna y continua de los trabajos de elaboración del EDI, y estará formado por personal del Concesionario, distinto del equipo redactor. Poseerá los cometidos siguientes:

1. Fijar niveles de calidad
2. Establecer normas y métodos de aplicación
3. Poner en práctica y comprobar la aplicación y corrección de las normas establecidas
4. Verificar periódicamente el cumplimiento de los niveles de calidad prefijados

El Plan de Aseguramiento de la Calidad propuesto por el Concesionario se referirá básicamente a:

1. Recogida de datos y estudios previos
2. Estudio de alternativas
3. Redacción del EDI básico y/o de los documentos de carácter intermedio que, según los plazos parciales fijados en el presente Pliego, deban elaborarse
4. Redacción del EDI de y/o del documento definitivo que, según el presente Pliego, deba elaborarse

– **Presentación de los trabajos**

Del documento EDI se presentarán 2 ejemplares para su revisión y estudio, con su correspondiente soporte informático. Después de su aprobación y con las correcciones que fueran pertinentes, se entregarán hasta 4 ejemplares más debidamente encuadernados y presentados, también con su soporte informático.

Además de los anteriores, se presentarán 4 ejemplares encuadernados de todos los planos, a tamaño reducido, formato UNE A-3, cuya reproducción sea análoga a OFFSET, en las que se incluirá un resumen de la memoria y del presupuesto del Expediente Técnico de Obra.

– **Programas utilizados**

Los textos escritos se presentarán en formatos UNE A-4, los planos originales se dibujarán su versión definitiva en UNE A-1, recomendándose que los planos de trabajo se presenten en A-3, siempre de acuerdo con las indicaciones de la Dirección de Obra.

Toda la documentación que el Concesionario deba entregar a la Administración, deberá ser entregada, además de en soporte papel, en soporte informático, facilitando su posterior análisis y archivo. En este sentido, todo documento en soporte papel llevará el nombre de su archivo informático correspondiente.



El contenido del soporte informático debe coincidir obviamente con el soporte papel, debiendo corregir inmediatamente el Concesionario cualquier diferencia que entre ellos se advierta, tanto a su entrega como posteriormente.

Los ficheros que se entreguen serán de algunos de los siguientes tipos, sin discriminar todos aquellos programas que se hayan mencionado en este Pliego:

- Para textos, ficheros compatibles con Microsoft Word 2000 o posterior, a elección de la Dirección de Proyecto
- Para planos, ficheros DWG, propios del programa AutoCAD, en versión 2000 o posteriores, a elección de la Dirección de Proyecto
- Para los presupuestos, en ficheros compatibles con Hoja de Cálculo, a elección de la Dirección de Proyecto
- Para los programas de desarrollo de planes de obra, ficheros compatibles con el Paquete Office

Relaciones entre los Documentos del EDI y la Normativa

Normativa de aplicación en los EDI

La redacción y contenido de los diferentes documentos del EDI, se hará con estricta sujeción a la normativa legal vigente, tanto internacional como estatal y local. La Normativa Internacional de aplicación en los Proyectos aeroportuarios, en particular para el nuevo AICC será, sin carácter exhaustivo, la que se enumera a continuación:

- Reglamento Nacional de Edificaciones del Perú
- Código Nacional de Electricidad del Perú
 - Normas Técnicas concreto Armado del Perú
 - Normas Técnicas Diseño sismo Resistente Perú
- Manuales de Diseño de *American Concrete Institute (ACI)*
- Manuales de Diseño de *American Institute of Steel Construction (AISC)*
- Manuales de Diseño de *American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)*
- *Highway Capacity Manual 2000, 2004 de Transportation Research Board (TRB)*
- *Manuales y documentos relevantes de American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)*
- Circular de la FAA AC 150/ 5320-6E, *Airport Pavement Design and Evaluation*
- Manuales relevantes de *American Society for Testing and Materials (ASTM)*
- Códigos de la *National Fire Protection Agency (NFPA)*
- *International Building Code*

Para temas de diseño y construcción relativos a los métodos de calidad y control, prueba de materiales y cálculos estructurales, se regirá por las normas internacionales descritas en la siguiente lista de normas del Perú, los Estados Unidos, Canadá y Europa. En el caso que exista contradicción entre las normas, se le dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión. Podrá referirse a otras normas de construcción equivalentes a éstas siempre y cuando, previamente a su utilización demuestre a la entera satisfacción de OSITRAN, que dichas son equivalentes a las normas establecidas en la siguiente lista:

The Aluminum Association	Normas de Aluminio	EEUU
American Architectural Manufacturers Assoc.	Asoc. Normas acabados de edificios	EEUU
American Hardware Manufacturers Association	Normas de cerrajería	EEUU
Asphalt Institute	Normas de asfalto	EEUU
American Iron and Steel Institute	Normas de acero y hierro	EEUU
American Institute of Timber Construction	Normas de madera estructural	EEUU
American National Standard Institute	Normas generales de construcción	EEUU
American Plywood Association	Normas de tablas multi laminar	EEUU
American Society of Mechanical Engineers	Normas de sistemas mecánicos	EEUU
American Society for Testing Material	Normas de pruebas de materiales	EEUU
American Tile Institute	Normas de pisos cerámicos/paredes de azulejos	EEUU
American Welding Society	Normas de soldaduras	EEUU
Brick Institute of America	Normas de ladrillo	EEUU
Door and Hardware Institute	Normas generales puertas y cerrajería	EEUU
Gypsum Association	Normas de yeso	EEUU
International Electromechanical Commission	Normas generales Internacionales de sistemas de electricidad	EEUU
Institute of Electrical and Electronic Engineers	Normas de sistemas de electricidad y electrónica	EEUU
National Association of Architectural Metal	Normas de metales arquitectónicos	EEUU
National Association of Corrosion Engineers	Normas de control de corrosión	EEUU
National Bureau of Standards	Normas general de construcción	EEUU
National Fire Protection Association	Normas construcción contra incendios	EEUU
Portland Cement Association	Normas de cemento	EEUU
Prestressed concrete Institute	Normas de concreto pretensado	EEUU
Underwriters' Laboratories Inc.	Normas de pruebas de productos	EEUU
Uniform Plumbing Code	Normas de sistema, de plomería	EEUU

Asimismo, se tendrá en cuenta todas las recomendaciones aplicables de organismos internacionales tales como OACI. Además, se seguirán las instrucciones e indicaciones que den los representantes de la Administración designados al efecto, en especial las de la Dirección de Obra, y la normativa interna de la Administración, caso de que exista en el momento de la redacción del EDI. También se podrá consultar la normativa de CORPAC al respecto como recomendación, siempre que no se entre en contradicción con alguna de las leyes vigentes que sean de aplicación.

De manera especial se tendrá en cuenta:

- Que la obra contará con las actuaciones y la vigilancia medioambiental de acuerdo a la DIA
- Que se desarrollará en detalle el estudio de las servidumbres aeronáuticas y de los procedimientos de aeronaves en consonancia con las indicaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Será responsabilidad del Concesionario conocerlas y cumplirlas sin poder alegar en ningún caso que no se le haya hecho comunicación explícita al respecto.

Contradicciones entre documentos del EDI

En el caso de que aparezcan contradicciones entre los diferentes Documentos del EDI, la interpretación corresponderá a la Dirección de la Obra, estableciéndose el criterio general de que, salvo indicación en sentido contrario, el orden de prioridad es que las Especificaciones Técnicas prevalecerán sobre los otros dos y, los Planos lo harán sobre el Presupuesto.

Lo mencionado en las Especificaciones Técnicas y omitido en los Planos, o viceversa, habrá de ser ejecutado como si estuviese expuesto en ambos documentos, siempre que quede suficientemente definida la unidad de obra correspondiente, y ésta tenga precio en el Presupuesto.

El Concesionario estará obligado a poner cuanto antes en conocimiento de la Dirección de la Obra cualquier circunstancia surgida durante la ejecución de los trabajos y que pueda requerir modificaciones del EDI.

Las omisiones en los Planos y Especificaciones Técnicas y las descripciones erróneas de los detalles de la Obra que sean indispensables para llevar a cabo el espíritu o intención expuestos en los citados documentos y que, por uso o costumbre, tendrán que ser realizados, no sólo no eximirán al Concesionario de la obligación de ejecutar estos detalles de obra omitidos o erróneamente descritos, sino que, al contrario, tendrán que ser ejecutados como si hubieran sido completa y correctamente especificados en los Planos y Pliego de Condiciones, sin que ello diese lugar a contraprestación económica alguna por parte de la Administración.

Contradicciones entre el EDI y la legislación administrativa general

En este caso prevalecerán las disposiciones generales (Leyes y Reglamentos).

Contradicciones entre el EDI y la Normativa Técnica

Como criterio general, prevalecerá lo establecido en el EDI, salvo que en las Especificaciones Técnicas se haga remisión expresa de que es de aplicación preferente un Artículo preciso de una Norma concreta, en cuyo caso prevalecerá lo establecido en dicho Artículo.

Modificaciones

Ni el Concesionario ni la Administración podrán realizar modificaciones respecto del EDI aprobado, salvo que sea necesario como consecuencia de aspectos técnicos que debieran haber sido considerados por el adjudicatario y por cualquier causa no lo hubieran sido. Estas modificaciones no podrán suponer mayor coste para la Administración, no pudiendo variar las condiciones económicas que el Concesionario haya presentado en su oferta, la duración de la concesión, ni ninguna otra condición de la oferta.

El Concesionario deberá introducir en el EDI modificaciones por alguno de los siguientes motivos:

- Requerimientos de la Aeronáutica Civil en materia de Navegación Aérea o del organismo competente en materia medioambiental
- Requerimientos de la Dirección de Obra, siempre dentro de las normativas aplicables
- En el caso de modificaciones propuestas por el Concesionario, éstas deberán ser presentadas a la Dirección de obra por escrito y con la debida justificación de las causas que las originan y la explicación de los resultados y consecuencias de las mismas, quién analizará su procedencia. Tras el análisis de las propuestas recibidas, será la Dirección de obra quién proponga su aprobación o denegación, siendo Dirección del Proyecto la que resolverá la modificación propuesta en el menor plazo posible al objeto de evitar perjuicios para el Concesionario y retrasos en las obras.

En cualquier caso, estarán sujetas al procedimiento de autorización previsto en la legislación de Contratos de las Administraciones Públicas.

Aceptación y aprobación del EDI

Una vez entregado el EDI, será necesaria la aceptación del mismo por parte de la Dirección de Obra, previo informe favorable del Control de Calidad.

Una vez aceptado el EDI deberá ser aprobado por el organismo competente a efectos de obtener los permisos preceptivos en cualquier proceso de construcción de un Aeropuerto.

La Dirección de Obra podrá requerir los servicios de un tercero para realizar los controles de Calidad sobre el EDI que le parezcan oportunos.

En el caso de que así sea, y durante todas las fases de elaboración del EDI, el Concesionario facilitará al Inspector de Calidad cualquier documento que le sea requerido relacionado con la elaboración del EDI.

Este EDI modificado deberá estar firmado por el Autor del EDI.

Los formatos de entrega y demás detalles de su redacción, deberán ser determinados por la Dirección de Obra. En principio serán los mismos que para la redacción de los Expedientes Técnicos de Obra.

Ámbitos de actuación mínimos incluidos en los EDI

Área de movimiento

Los proyectos de la parte aeronáutica son aquellos referidos a las obras para la adecuación de pista, edificios y equipamiento del campo de vuelo con propósito aeronáutico:

- Un monto de movimientos de tierras en el que se incluyen medidas de estabilización de los suelos y taludes,
- Pavimentos: se ha presupuestado una pista de 4.000 x 45 metros de longitud y una calle de rodaje de 3.000 metros de longitud,
- La plataforma de estacionamiento de aeronaves será de unos 105.000 m² en concreto,
- Construcción de canalizaciones de drenaje a ambos lados de la pista,
- Radioayudas para la navegación y balizamiento de campo de vuelo, incluyendo un sistema ILS Cat II (GP Y LLZ), sistema PAPI y VOR/DME,
- Torre de control y edificios anejos para un centro de control, y
- Otros edificios del campo de vuelo: edificio SEI

Área terminal

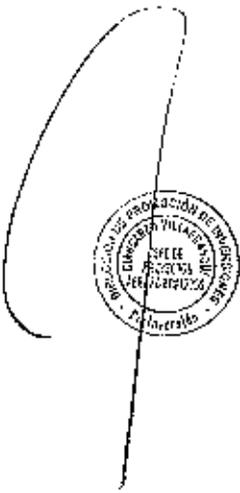
Los proyectos de la parte pública son las referentes a la construcción de los edificios de la terminal de pasajeros, un almacén de carga y otros edificios

- Edificio terminal de pasajeros con una superficie aproximada total de 30.000 m² para un escenario de apertura previsto con 3,5 MPax. La superficie total se ha establecido en función de las necesidades de cada subsistema. Además, se ha considerado una primera ampliación antes de finalizar la primera década de operación para poder alcanzar los 5 MPax anuales,
- Mangas de embarque para embarque directamente desde la terminal,

- Playa vehicular para estacionamiento de vehículos,
- Edificio-almacén de carga,
- Otros edificios: edificio multipropósito (mantenimiento, taller, etc.), edificio de oficinas y edificio para la central eléctrica,
- Carretera y accesos a la terminal y playa vehicular con 2 carriles por sentido con una longitud total aproximada de 3 km

Equipamientos

Los equipamientos se refieren a equipamiento físico y sistemas IT necesarios en las diferentes áreas del aeropuerto. En el Anexo de Requisitos Técnicos Mínimos se detalla el listado de equipamientos mínimos a incluir en las instalaciones del AICC



Anexo 22

PROCEDIMIENTO DE CUSTODIA Y DEVOLUCION DE BIENES MUEBLES DE LA CONCESIÓN DADOS DE BAJA

1. Objetivo

Establecer el procedimiento de custodia y devolución de los bienes muebles de la Concesión dados de baja por obsolescencia, en concordancia con lo dispuesto en el Numeral 5.12.4 de la Cláusula Quinta del Contrato y el Reglamento Aplicable al Control de las Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión (en adelante el REGLAMENTO).

2. Procedimiento

2.1 De la devolución de los bienes declarados obsoletos

Para la devolución de los bienes muebles declarados obsoletos se deberá seguir con el siguiente procedimiento:

- (a) Los bienes muebles a ser devueltos por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE deberán previamente haber sido dados de baja conforme el procedimiento de baja de bienes por devolución regulado en el Capítulo 2 del Título II del REGLAMENTO.
- (b) Recibida por el CONCESIONARIO la conformidad de la baja de los bienes muebles de la Concesión por parte del OSITRAN, el CONCESIONARIO estará obligado a custodiar, inventariar y a proporcionar el mantenimiento necesario dichos bienes a fin de evitar que sufran un deterioro mayor al proveniente de su condición de obsoleto y del transcurso del tiempo. Todos los costos de estas actividades serán asumidas por el CONCESIONARIO.
- (c) Recibida por el CONCEDENTE, la conformidad de la baja de los bienes muebles de la Concesión por parte del OSITRAN efectuará la verificación previa de los bienes de la concesión que son materia de la devolución.
- (d) El CONCESIONARIO pondrá a disposición del CONCEDENTE los bienes obsoletos en un plazo que no deberá exceder los tres (3) meses desde que OSITRAN comunica al CONCEDENTE la conformidad de la baja de los referidos bienes, para lo cual el CONCEDENTE previamente deberá comunicarle por escrito el lugar, fecha y hora que el CONCESIONARIO deberá entregarle los mencionados bienes de la concesión
- (e) La devolución se realizará ante el representante del CONCEDENTE, quien extenderá un acta de entrega y recepción que será suscrita por ambas partes, los costos que se deriven de la devolución de los bienes serán íntegramente asumidos por el CONCESIONARIO.
- (f) En caso transcurriera el plazo de tres (03) meses sin que el CONCEDENTE recibiera los bienes materia de devolución por causas imputables a éste, el CONCESIONARIO deberá enviarle una comunicación al CONCEDENTE mediante la cual ponga a su disposición los bienes muebles de la concesión.



(g) Desde la fecha que el CONCEDENTE reciba esta última comunicación, asumirá todos los riesgos sobre dichos bienes, así como el costo de su traslado. Queda facultado el CONCESIONARIO para proceder directamente a retirar dichos bienes de las instalaciones aeroportuarias y trasladarlos, bajo cuenta, costo y responsabilidad del CONCEDENTE, al lugar que dicha entidad señale dentro de Lima Metropolitana; o mantenerlos en los almacenes ubicados en Área de Concesión o en cualquier otra área, dentro o fuera de ella, que el CONCESIONARIO estime conveniente, devengándose automáticamente una renta a favor del CONCESIONARIO por la ocupación del área por parte de los bienes muebles, la misma que será fijada por CONCESIONARIO atendiendo a los valores de mercado vigentes al momento en que se verifique el incumplimiento del CONCEDENTE.

(h) En todo lo no previsto en éste Anexo será de aplicación lo señalado en el REGLAMENTO.



Anexo 23

Régimen Económico Financiero



Anexo 24

Fideicomiso



