



Resolución Directoral

VISTOS: el documento de registro N° E-346988-2021, del 21 de octubre de 2021, de la empresa **LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (LAP)** a través del cual presenta “(...) *recurso de reconsideración contra el Informe N° 468-2021-MTC/12.08*”;

CONSIDERANDO:

Que, el 21 de agosto de 2000, el Comité Especial de la Comisión de Promoción de la Inversión Privada (COPRI) aprobó el texto de las Bases consolidadas para la entrega en concesión al sector privado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) y el 15 de noviembre de 2000 adjudicó la buena pro al Consorcio Frankfurt - Bechtel – Cosapi integrado por: Flughafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft, Bechtel Enterprises International Ltd. y Cosapi S.A;

Que, el 14 de febrero de 2001, el Estado peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC (el Concedente) y la empresa Lima Airport Partners S.R.L. (el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que tiene por objeto establecer los derechos y obligaciones de las partes en relación con el acto administrativo mediante el cual se otorga la Concesión por el Concedente al Concesionario;

Que, por el citado contrato, el Concedente otorga al Concesionario, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones, el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el citado contrato. En virtud de la Concesión, el Concesionario es responsable de la operación del aeropuerto (excluyendo el mantenimiento de aquellos servicios y funciones del aeropuerto no otorgados en Concesión), de la asignación de slots para aterrizaje y despegue, de la prestación de los servicios aeroportuarios y de aquellos servicios de aeronavegación a su cargo, del diseño y construcción de las Mejoras, y de la reparación, conservación y mantenimiento de los bienes de la Concesión, de conformidad con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos, durante la vigencia de la Concesión;

Que, el contrato de Concesión ha sido modificado en diversas oportunidades a través de las respectivas Adendas;



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente **E-346988-2021** y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

Que, con fecha 25 de julio de 2017, fue suscrita la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, la cual modifica, entre otros, la cláusula 5.6.2.1 – Mejoras obligatorias e incluye el literal b) que dispone: “*Construir las mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y sus actualizaciones*”;

Que, el Anexo 6, contiene la Propuesta Técnica presentada por el Concesionario en el marco del proceso para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez;

Que, la citada Adenda N° 7 también establece respecto de la cláusula 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión lo siguiente:

“Durante el proceso de expansión y construcción de la Mejora Obligatoria, el Plan Maestro será automáticamente actualizado con la aprobación por parte de la DGAC del expediente de diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto.

Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto. Para los períodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda”;

Que, en el marco de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, mediante Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12, del 06 de noviembre de 2018, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) aprobó el “Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” que contiene el diseño conceptual correspondiente, el cual considera un terminal único de pasajeros;

Que, con la carta N° C-LAP-ADP-MTC-2021-0467, registrada en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con el documento de registro N° E-136696-2021, del 11 de mayo de 2021, el Concesionario solicita a la Dirección General de Aeronáutica Civil la actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario (PDA) correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con la finalidad “*que la DGAC revise y apruebe dicho documento, luego de recibida la opinión del Regulador”* (el subrayado es agregado);

Que, la carta antes mencionada fue remitida en copia por Lima Airport Partners S.R.L. al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN (el Regulador);



Resolución Directoral

Que, sin perjuicio de ello, al amparo de la cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, mediante Oficio N° 227-2021-MTC/12.08, del 18 de mayo de 2021, la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico (DRPA) de la Dirección General de Aeronáutica Civil solicita al OSITRAN emitir opinión respecto de la actualización del mencionado Plan de Desarrollo Aeroportuario;

Que, mediante Oficio N° 05630-2021-GSF-OSITRAN, registrado en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con documento de registro N° E-170255-2021, del 08 de junio de 2021, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN da atención a lo solicitado, adjuntando el Informe N° 00769-JCA-GSF-OSITRAN y concluyendo que la citada documentación técnica presenta observaciones y comentarios, los cuales requieren ser atendidos por el Concesionario;

Que, entre otros comentarios y observaciones contenidos en los documentos mencionados en el considerando anterior, se aprecia que la Jefatura de Contratos Aeroportuarios de OSITRAN señala lo siguiente:

“En el contrato de concesión del AIJC no se establece una actualización del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto. Cabe señalar, el expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto, fue presentado por LAP como Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el cual con opinión del Regulador, fue aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12 y que actualizó el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

(...)

La propuesta del Concesionario con respecto a la operación del Terminal mediante la operación dual con dos terminales (el existente y el nuevo) no se enmarca en lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJC, en el cual se establece, entre otros, que las operaciones del terminal de pasajeros serán reubicadas de la ubicación actual a una nueva zona al oeste de la pista de aterrizaje actual, siendo la principal razón para desplazar todas las operaciones, nacionales e internacionales, al nuevo terminal es evitar operaciones divididas en dos terminales, así como que al integrar las operaciones se minimizará la confusión, se acortarán los tiempos de traslado de pasajeros, las aerolíneas



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

podrán gozar de las ventajas de trabajar bajo un mismo techo, y el aeropuerto y personal de las aerolíneas tendrán un desempeño más eficiente.

Cabe señalar que tanto el Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – Versión 2005, como el Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el cual contiene el diseño conceptual correspondiente y que actualiza el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobada por la DGAC mediante Resolución Directoral N° 186-2008-MTC/12 y Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12 respectivamente, contienen las propuestas de las operaciones en un único y nuevo Terminal, acorde con lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJC.

En línea con ello, en el marco de la adenda 7 del Contrato de Concesión, se estableció como uno de los compromisos de las Partes, que correspondía al Concedente la construcción de un puente sobre el Río Rímac (Puente Santa Rosa), el cual será la vía de acceso principal al nuevo terminal de pasajeros del aeropuerto.

Asimismo, mediante la suscripción de la Adenda 7, se fijó una fecha de inicio del plazo máximo de seis (06) años para la construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros, acorde con lo previsto en el Anexo 6 del presente Contrato de Concesión, el cual como se señaló anteriormente toma en cuenta que todas las operaciones, nacionales e internacionales, se realizarán en un nuevo y único terminal.

La construcción del nuevo terminal a partir de la suscripción de la Adenda N° 07 resulta una mejora obligatoria, independiente del resultado de las proyecciones de demanda que presente el Concesionario, las cuales solo servirán para el desarrollo del terminal a futuro, más no para definir la exigibilidad del inicio de su ejecución.

En relación al tema operativo, el Contrato de Concesión, en el Anexo 6, establece que solo se opere con un solo terminal, dados los beneficios operativos de operar que han sido expuestos y sustentados por LAP en el citado anexo y los planes maestros respectivos en su oportunidad; en tal situación la propuesta de operar con dos terminales representa una condición menor con respecto a lo ofertado contractualmente.

De lo expuesto, se concluye que la propuesta del Concesionario respecto a que durante las fases 1 y 2 (período estimado 2025 – 2035) se operará de manera dual con dos terminales (terminal existente – T1- y nuevo terminal – T2-) no se enmarca en lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJC”.



Resolución Directoral

Que, es relevante señalar que de conformidad con el artículo 56 del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado con Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, son funciones de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, entre otras, proponer, controlar y coordinar la ejecución de los procesos y las actividades de supervisión referidas a la explotación de la infraestructura aeroportuaria por parte de las entidades prestadoras, respecto de los aspectos comerciales y administrativos, económico-financieros, estándares de calidad, inversiones pactadas en los contratos de concesión, así como la idoneidad en la prestación del servicio, según corresponda. Asimismo, le corresponde coordinar y proponer la opinión respecto de los proyectos de contratos de concesión u otras modalidades de Asociación Público Privadas, sus renovaciones y modificatorias, así como de la interpretación de las cláusulas de los contratos, en el marco de su competencia;

Que, posteriormente, mediante Oficio N° 3222-2021-MTC/19, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte (DGPPT) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones manifiesta a OSITRAN “...nuestra preocupación en relación a lo opinado por su representada, toda vez que el referido informe no sustenta los motivos por los cuales considera que la planificación del Concesionario es una condición menor; así como también, lo opinado no guarda relación con los alcances señalados en la Adenda N° 7 respecto a las actualizaciones de los planes maestros y/o documentos de planificación de desarrollo aeroportuario”;

Que, mediante Oficio N° 209-2021-PD-OSITRAN, del 23 de agosto de 2021, la Presidencia del Consejo Directivo de OSITRAN manifiesta lo siguiente:

“(...)

Sobre el particular, conforme a lo establecido en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, la opinión emitida por este Organismo Regulador respecto a los documentos técnicos del diseño conceptual de proyecto de ampliación del AIJC, fue emitida mediante Oficios N°1798-2018-GSF-OSITRAN y N°6374-2018-GSF-OSITRAN.

Por otro lado, la opinión vertida con el Informe de la referencia c) fue emitida respecto a la propuesta de actualización (modificación) del Plan de Desarrollo Aeroportuario del AIJC solicitada por la DGAC, con Oficio N° 227-2021-MTC/12.08. Al respecto, el contrato de concesión no establece que el OSITRAN



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

debe opinar respecto a las modificaciones del Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario, señalando que dicha aprobación se encuentra a cargo de la DGAC1, por lo que la opinión del Regulador no resulta vinculante respecto a lo solicitado. Asimismo, es importante señalar que dicha opinión se emitió en el marco del artículo 87 del TUO de la LPAG, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS”.

Sin perjuicio a lo señalado, en relación a la actualización de Plan de Desarrollo Aeroportuario, es necesario realizar una lectura integral del Contrato de Concesión, si bien el numeral 1.26 del anexo 14 del contrato de concesión, señala que “(...) en cualquier momento durante la vigencia de la Concesión, el Concesionario puede hacer modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones, siendo de aplicación para tales efectos, lo estipulado en la Cláusula 5.10 del Contrato. Los planes deberán ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI, IATA y las Leyes Aplicables”; es decir, el Concesionario puede efectuar modificaciones a su plan que sean ventajosas para la operación y beneficien directamente a los usuarios; debiendo considerar además lo estipulado en el numeral 5.3 de la cláusula quinta de la adenda 7, la cláusula 5.6.2.1, literal b, y el Anexo 6 del Contrato de Concesión.

En ese sentido, la DGAC, en su calidad de Autoridad de Aeronáutica Civil, en el marco de los numerales antes señalados del contrato de concesión y sus competencias, deberá evaluar la propuesta del Concesionario respecto a la modificación del PDA (la operación del sistema dual de edificios terminales de manera temporal.

Por otro lado, respecto a lo señalado por su despacho en relación a que el OSITRAN no ha sustentado la “Condición Menor” mencionada en el Informe N° 00769-JCA-GSF-OSITRAN, es de preciar que, este punto fue descrito en el literal c) del numeral 29, en donde se menciona que LAP en su propuesta técnica, es decir - en el Anexo 6 - refirió que “la principal razón para mudar las operaciones del terminal a un nuevo terminal único, es evitar el fraccionamiento de las operaciones nacionales e internacionales en dos terminales. Al integrar las operaciones se minimizará la confusión, y se acortarán los tiempos de traslado de pasajeros, se proporcionará a las aerolíneas la eficiencia de trabajar bajo un mismo techo, y se tendrá un desempeño eficaz del personal de las aerolíneas y del aeropuerto”, condiciones que el mismo LAP ha señalado en su Propuesta Técnica no se obtendrían con la operación dividida en dos terminales.

(...)



Resolución Directoral

Que, posteriormente, la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) emite el Informe N° 1679-2021-MTC/19.02;

Que, mediante Oficio N° 280-2021-MTC/12, del 29 de setiembre de 2021, recibido por Lima Airport Partners S.R.L. con fecha 01 de octubre de 2021, la Dirección General de Aeronáutica Civil dio atención al documento de registro N° E-136696-2021, del 11 de mayo de 2021;

Que, el citado oficio, manifiesta la conformidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil con lo señalado en el Informe N° 468-2021-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico, el cual concluye que la propuesta de actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario solicitada por Lima Airport Partners S.R.L. no demuestra que sea ventajosa para el aeropuerto y no redundará en beneficio directo para el público usuario, por lo que no resulta técnicamente procedente dicha actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez;

Que, con el documento del visto, LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. presenta un "(...) *recurso de reconsideración contra el Informe N° 468-2021-MTC/12.08*" a través de sus representantes acreditados, lo que se verifica en los Certificados de Vigencia extendidos respecto de la partida 11250416 de la Oficina Registral de Lima, correspondiente a la empresa, que acompañan su escrito;

Que, la recurrente señala que *"el principal motivo que fundamenta nuestra solicitud de reconsideración está orientado a que la DGAC -al momento de expedir el Informe N° 468- no ha considerado:*

- 1. Los informes y documentos por cuales LAP atendió los comentarios del OSITRAN a la actualización del PDA, remitidos a la DGAC mediante carta de la referencia iii);*
- 2. La información remitida por LAP sobre las ventajas para la operación del Aeropuerto y el beneficio directo para el público usuario de la operación dual, enviada al MTC (en copia a DGAC) mediante carta de la referencia v);*
- 3. El Informe N° 1679-2021-MTC/19.02 de fecha 17 de setiembre de 2021 que contiene la opinión de la Dirección de Programas y Proyectos de Transportes*



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://sodstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

(DGPPT) sobre la actualización del PDA y su viabilidad de acuerdo con el Contrato de Concesión del AIJC.

Que, con la finalidad de identificar plenamente las cartas a las que hacen referencia los puntos 1 y 2 transcritos en el considerando que antecede, se precisa que se trata de la carta C-LAP-ADP-MTC-2021-0681, ingresada en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con el número de registro E-209303-2021, del 08 de julio de 2021 y de la carta C-LAP-ADP-MTC-2021-0754, ingresada en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con el número de registro E-228956-2021, de fecha 23 de julio de 2021;

Que, LAP señala expresamente en su documento del visto que *“El requisito de la nueva prueba que, de acuerdo con artículo 217 del TUO de la LPAG, debe sustentar nuestro recurso de reconsideración se cumple con la información contenida en nuestros comentarios y/o absoluciones (Anexo 2), así como con aquellos documentos mencionados en los numerales 1, 2 y 3 de esta comunicación y que obran en poder de la DGAC”*;

Que, el Oficio N° 280-2021-MTC/12, del 29.09.2021, emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, da atención al documento de registro N° E-136696-2021 y tiene como fundamento el Informe N° 468-2021-MTC/12.08, el cual en sus referencias g) y l) consigna expresamente la carta C-LAP-ADP-MTC-2021-0681, registrada con el número E-209303-2021 y el Informe N° 1679-2021-MTC/19.02;

Que, con relación a la carta C-LAP-ADP-MTC-2021-0754, registrada con N° E-228956-2021, del 23 de julio de 2021, se aprecia en el Sistema de Trámite Documentario (STD) que la misma llegó en copia a la Dirección General de Aeronáutica Civil. Se constata además, que la misma no está expresamente consignada como una referencia del Informe N° 468-2021-MTC/12.08; sin embargo sí está expresamente referida en el Informe N° 1679-2021-MTC/19.02 y los temas ahí expuestos han sido tratados por el Informe N° 468-2021-MTC/12.08 en cuanto corresponde a las competencias de la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico y la Dirección General de Aeronáutica Civil;

Que, el documento del visto indica que *“en el documento adjunto como Anexo 2, comentamos y/o absolvemos cada uno de los puntos por los cuales la DGAC ha señalado en el Informe N° 468 que no resulta técnicamente procedente la actualización del PDA”*;

Que, los argumentos expuestos por Lima Airport Partners SRL en el Anexo 2 son los siguientes:

- a) La Adenda N° 7 del Contrato de Concesión, suscrita el 25 julio de 2017, documento que sirve de marco para el diseño y construcción de la ampliación



Resolución Directoral

del aeropuerto, mantuvo la posibilidad de que la operación aeroportuaria se realice con más de un terminal. Al respecto, remite al Informe Legal (Anexo A).

- b) Con relación al Anexo 6 del Contrato de Concesión, remite al Informe Legal adjunto (Anexo A).

Menciona que sin perjuicio de ello, LAP ha convertido al AIJC en un referente aeroportuario en la región y que el AIJC ha sido un actor fundamental en el proceso de desarrollo del transporte aéreo en Latinoamérica, mencionando que el AIJC ha impulsado las operaciones tipo hub&spoke de aerolíneas de bandera (LATAM, Avianca, etc.) y ha dado cobertura y soporte al incipiente mercado de aerolíneas de bajo costo de la región (SKY, Viva, etc.). En resumen, el AIJC, a través de la gestión de LAP, se ha posicionado como uno de los primeros intercambiadores aéreos de Latinoamérica y ha ayudado en la consolidación del proceso de desarrollo del transporte aéreo en la región, con el consiguiente beneficio para el pasajero y los usuarios.

Por otro lado, menciona que se mantiene y se comparten los beneficios de dicha operación integrada en un solo terminal. No obstante, debido a la situación excepcional creada por la pandemia y a las proyecciones de tráfico desarrolladas, LAP plantea que el desarrollo futuro del aeropuerto a corto y medio plazo se realice con una operación dual de manera temporal (el área del terminal existente y área del nuevo terminal) con sus plataformas de estacionamiento de aeronaves, accesos del lado tierra y servicios auxiliares asociados, a fin de poder hacer frente a la incertidumbre derivada de la coyuntura actual, que ha restringido los flujos operativos; así como para dar una respuesta eficiente, flexible y consecuente a la evolución de la demanda de tráfico.

LAP continúa señalando que existen muchos ejemplos de aeropuertos internacionales, en todas las regiones del mundo, que operan exitosamente con dos o más edificios terminales, tal como lo han mencionado ya en el PDA (Ver Anexo H del PDA). Refiere que como ya mencionó en la carta C-LAP-ADP-MTC-2021-0754, enviada el 22.07.2021 al MTC (en copia a la DGAC), a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, LAP ha señalado las ventajas para la operación del Aeropuerto y el beneficio directo para el público usuario de la operación temporal de dos terminales, los cuales serán percibidos durante un horizonte temporal limitado. Una vez concluido el periodo de operación dual, y conforme al desarrollo del



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

futuro Plan Maestro, se dará paso a la operación de un solo terminal, la cual reflejará, por su parte, las ventajas propias de dicho tipo de operación. LAP señala expresamente que “Ambas modalidades operativas ofrecen ventajas y beneficios para la industria aeroportuaria, por lo que una comparación entre ellas (de cuál es mejor o más beneficiosa) no resulta adecuada”.

Continúa expresando que plantear una operación dual temporal no se contrapone a cualquier beneficio de una operación única y tampoco se contrapone con la visión de LAP de que el AIJC sea un referente de clase mundial y que este es incluso el modelo funcional más extendido entre los grandes aeropuertos internacionales, dentro de los cuales existen también numerosos ejemplos de aeropuertos con terminales a ambos lados de las RWY. Complementando el Anexo H del PDA; el Capítulo 1 del Anexo B; incluye un benchmark de las ventajas que dicho tipo de operación produce, tales como:

- Flexibilidad y resiliencia: Multi-terminal permite al aeropuerto responder mejor ante situaciones y eventos imprevistos.
- Especialización infraestructura: Una segregación de aerolíneas óptima y gradual, permitirá mantener niveles de servicio y optimizar servicios e infraestructuras.
- Experiencia pasajero:
- Accesos menos congestionados, menores dimensiones y recorridos, facilidad en la señalización, ofertas comerciales ajustadas.
- La existencia de dos accesos independientes, uno por terminal, reducirá la congestión en las entradas al aeropuerto.
- Múltiples aeropuertos multi-terminal están considerados entre los mejores del mundo en sus categorías.

- c) Con relación al Anexo 6 del Contrato de Concesión, remite al Informe Legal adjunto (Anexo A).

Menciona que sin perjuicio de ello, la configuración en H incluida en el Anexo 6 del Contrato de Concesión hace 20 años, no contempla la evolución del sector, las rutas operando actualmente y la demanda basada en vuelos comerciales con aeronaves Código E y Código C, aspectos que LAP debe considerar para la operación aeroportuaria actual y proyectada. Es por ello que el PDA aprobado el 2018, ya consideraba un cambio en la morfología del terminal incluido como parte del Plan Maestro de la Oferta y; consideraba la configuración de un dique central.

Agrega que considerando este antecedente, justificar el cambio en el diseño no resulta relevante en esta instancia. Sin embargo, menciona algunos aspectos que determinaron dicha modificación:



Resolución Directoral

(1) El propósito de poder acomodar la mayoría de aeronaves Código E, permitiendo el encaje general de las infraestructuras entre las dos pistas, tomando en cuenta las necesidades de calles de rodajes y puestos de estacionamiento remotos. La necesidad de acomodar esta cantidad de aeronaves Código E responde a los nuevos estudios de demanda. Dichos estudios reflejan una mayor presencia de este tipo de aeronaves en el aeropuerto, sobre todo con respecto a los estudios de demanda de hace 20 años.

(2) Optimizar y simplificar el diseño de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, generando una geometría más cómoda y sencilla (más tramos rectos de calles de rodaje; espigón swing, doméstico e internacional con una dirección predominante norte-sur, etc.). La optimización y simplificación de la configuración geométrica de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y el sistema de calles de rodaje responde a una recomendación de OACI para mejorar la operación y seguridad operacional en los aeródromos (punto 1.1.5 Planning Principles Doc 9157 Aerodrome Design Manual), lo cual evidentemente repercute en una mejora al servicio del pasajero.

(3) Las condiciones de los terrenos disponibles. Estas condiciones vienen definidas por la distancia entre las dos pistas y la configuración geométrica de la infraestructura que sirve a estas (calles de rodaje paralelas, calles de rodaje crosslinks, etc.). La envergadura de una configuración en H con operaciones de aeronaves tipo E no permite ese encaje.

- d) Con relación al Anexo 6 del Contrato de Concesión, remite al Informe Legal adjunto (Anexo A).

Menciona que desde el año 2000 a hoy, han transcurrido 20 años en los que el sector aeronáutico ha experimentado cambios estructurales y los planificadores y operadores aeroportuarios se han apoyado en los Planes Maestros como guías de planificación, pero con capacidad para adaptarse a las nuevas realidades y que LAP, como responsable de la operación del AIJC, no es ajeno a esta situación y ha sabido adaptarse y ser resiliente.

Debido a la situación excepcional creada por la pandemia y a las proyecciones de tráfico desarrolladas, LAP plantea que el desarrollo futuro del aeropuerto a corto y medio plazo se realice con una operación dual (el área del terminal existente y un área del nuevo terminal situada entre las dos pistas), con sus plataformas de estacionamiento de aeronaves, accesos del lado tierra y servicios auxiliares asociados, a fin de hacer frente a la incertidumbre derivada de la



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

coyuntura actual que ha restringido los flujos operativos y financieros, y para poder dar una respuesta eficiente, sostenible, flexible y consecuente a la evolución de la demanda de tráfico.

Agrega que mantener la T1 es la solución más razonable a corto-medio plazo y es la que tomaría cualquier aeropuerto del mundo de más de 25-30 Mpax que no estuviese ligado a un concepto definido hace 20 años, que compromete las inversiones y planes de expansión de LIM a largo plazo.

Señala que el Capítulo 2 del Anexo B describe con mayor detalle algunos de los cambios estructurales que han afectado el sector aeroportuario así como ejemplos de Aeropuertos que han modificado sus planes maestros de desarrollo en los últimos 20 años.

- e) LAP menciona que la presentación de una propuesta de operación dual temporal, no se contradice con lo indicado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión; ya que como señala el PDA 2021, se trata de una operación temporal, estimada en 10 años, posteriores a lo cual, la visión de un terminal único entrará en operación, en concordancia con lo que resulte de las proyecciones de pasajeros y considerandos del Plan Maestro a desarrollarse y ser presentado en el 2026 (conforme lo exige el Contrato de Concesión).

LAP indica que este horizonte de 10 años podrá modificarse de acuerdo a cómo se recupere el tráfico aéreo, cuyas proyecciones hoy se manejan bajo la incertidumbre de una pandemia que no ha terminado, lo que significa que el horizonte podría reducirse. Para atender esa posibilidad el diseño conceptual que se está trabajando para el nuevo terminal contempla: (i) la modularidad y flexibilidad necesaria para su crecimiento; y, (ii) el diseño de la fase dual completa.

Agrega que, respecto a lo indicado en el comentario, resulta pertinente puntualizar que LAP sigue manteniendo la centralización de operaciones bajo un mismo techo durante la operación dual temporal, como se explica a continuación y con mayor detalle y gráficos en el Capítulo 3 del Anexo B:

(1) Aproximadamente el 13.1% del tráfico de pasajeros, corresponde a tráfico de conexión. De este porcentaje, el 92% corresponde a operaciones de una misma línea aérea (12.1% del tráfico total de LIM); de acuerdo con las estadísticas del 2019, sólo el 0,9% de pasajeros adquieren dos boletos distintos (Ej. Miami /Lima y Lima/ Arequipa) con líneas aéreas distintas. Esto es 24 pasajeros/hora aproximadamente.

(2) La alternativa contemplada en el PDA 2021 configura la asignación de aerolíneas en T1 y en T2 en forma de clúster por aerolíneas y alianzas. Esto



Resolución Directoral

significa que el 92% de pasajeros mencionado en el ítem anterior, hará todos sus procesos dentro de un mismo terminal (T1 o T2), ya que habrán comprado los boletos de una misma aerolínea y/o alianza.

(3) Los aprox. 24 pax/hora, que se tendrán que transferir de un terminal a otro, se trasladarán en buses proporcionados por LAP, entre el T1 y T2; y,

(4) Previa aprobación de DGAC dichos traslados pueden darse por dentro del área de concesión.

LAP señala que la solución dual asegura: (i) la comodidad del pasajero gracias a una distribución intuitiva de aerolíneas, accesos separados, menores recorridos, señalización óptima, etc.; (ii) la eficiencia operativa de las aerolíneas gracias a una distribución óptima entre terminales que minimiza las conexiones entre las mismas (menos del 0,3% de los pasajeros), y para esas mínimas conexiones se establecen protocolos y áreas de reserva que permiten mantener los tiempos de conexión establecidos en los RTMs, sin procesos de inspección adicionales; y, (iii) el uso eficiente del personal del aeropuerto gracias al desarrollo de viales internos 2+2 que permiten una conexión muy ágil entre terminales.

- f) LAP menciona que la alternativa temporal, contemplada en el PDA 2021, no fracciona en el T2 y T1 las operaciones nacionales e internacionales. La repartición de tipo "clúster de aerolíneas" maximiza las conexiones entre las operaciones de las propias aerolíneas y las que forman parte de la misma alianza integra bajo un mismo terminal operaciones nacionales e internacionales, con lo cual no se reduce la eficiencia en el trabajo de las aerolíneas y se asegura el cumplimiento de los tiempos de conexión exigidos en el Contrato de Concesión.

LAP indica que la cuestión no es el fraccionamiento dom/int entre terminales, sino eventualmente las conexiones que se puedan generar y que LAP ha trabajado un modelo de distribución que las minimiza y para las que existan (aprox 24 pax/hora), las conectará por lado aire para asegurar el cumplimiento de los RTMs. Remite al Capítulo 3 del Anexo B.

- g) LAP menciona que respecto a la "teoría de la planificación", el PDA 2021 propone el plan más eficiente para el AIJC en el corto y mediano plazo, de cara a proporcionar una capacidad e infraestructura óptima para los pasajeros, explotadores y personal, dentro del marco de inversión posible en la situación



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

actual, la cual ha producido la quiebra dramática del sistema aeronáutico mundial, tal como lo conocíamos y como se proyectaba antes del 2020.

En esa línea, LAP señala tener claro que construir una infraestructura no alineada al crecimiento de la demanda, causará inevitablemente un impacto negativo en tarifas para los usuarios. Por tanto esta propuesta se adapta a la situación del momento, siendo eficiente y cumpliendo con los parámetros técnicos definidos en el Contrato de Concesión (RTMs).

El año 2026 LAP entregará un nuevo Plan Maestro para la evolución del aeropuerto concesionado, el cual buscará lograr la misma eficiencia para su desarrollo.

El Capítulo 2 del Anexo B incluye ejemplos de Aeropuertos que han modificado sus planes maestros de desarrollo en los últimos 20 años.

- h) Con relación al Anexo 6 del Contrato de Concesión, remite al Informe Legal adjunto (Anexo A).

LAP agrega que la actualización del PDA no impacta la capacidad necesaria para los movimientos de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos, ni en el nivel de servicio a los pasajeros y que la modificación del PDA es una respuesta temporal a una situación de incertidumbre sobre la evolución de la demanda, minimizando el riesgo de sobredimensionamiento de infraestructura con impacto directo en las tarifas al pasajero y usuarios del aeropuerto, por lo tanto beneficioso para el interés público.

LAP señala que la modificación del PDA proporciona la capacidad necesaria para los movimientos de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos, dada la nueva realidad del mercado aeroportuario impuesta por la pandemia, con un ajuste temporal del concepto del PDA 2018, manteniendo sus componentes: segunda pista, misma ubicación T2 entre pistas, mismo concepto T2 Único a largo plazo; siendo además que presenta una solución que dota al aeropuerto de mayor infraestructura en la T2 Fase dual que la aprobada en el PDA 2018 (190.000 vs. 180.000 m²).

Asimismo LAP señala que la evolución de proyectos de desarrollo aeroportuario, como el del AIJC, es práctica habitual y ha sido muy necesaria en un sector que ha ido experimentando cambios estructurales y que lo que no es tan habitual ni sustentable es que se mantenga el concepto de planificación definido hace 20 años.



Resolución Directoral

- i) Con relación a la actualización del PDA en el marco del Contrato de Concesión, remite al Informe Legal adjunto (Anexo A).

LAP menciona que el PDA se actualiza por la situación excepcional y sin precedentes causada por la pandemia del COVID-19. El planificador debe ajustarse a las circunstancias del mercado y la demanda, sobre todo en unas condiciones tan excepcionales como las que ha generado la pandemia a nivel mundial, impactando de manera notable al mercado de la aviación. La adaptación a la realidad del mercado aeroportuario es una práctica habitual en la industria, siendo la actualización de los documentos de planificación (planes maestros o PDA) el mecanismo para hacerlo.

- j) LAP manifiesta que la propuesta de operación dual no supone, bajo ningún punto de vista, un incumplimiento del Contrato de Concesión. Sobre este aspecto y la facultad de LAP de solicitar una actualización del PDA, en el marco de dicho contrato, remite al Informe Legal adjunto (Anexo A).

LAP añade que acorde al manual de IATA, es prudente desarrollar escenarios alternativos que definan los rangos superiores e inferiores probables de la demanda potencial en el aeropuerto en cuestión. Este enfoque aporta flexibilidad al proceso de planificación y permite a las partes interesadas evaluar una serie de resultados de un programa de infraestructuras en caso de que la demanda se produzca antes o después de lo previsto.

Menciona también que la situación de pandemia amerita una actualización del PDA para asegurar que la dimensión de la infraestructura responda a la demanda impactada a corto y medio plazo. Esto permite evitar un sobredimensionamiento y un gasto inútil que puede interferir en su rendimiento o tener consecuencias sobre las tarifas a los usuarios.

Sobre la referencia al Anexo 6 y sus alcances sobre el terminal, LAP señala haber comentado en puntos previos.

- k) LAP se remite a sus comentarios anteriores respecto a las conexiones que se tendrá entre el T1 y el T2, esto es aprox. 24 pax/hora, los que se tendrán que transferir de un terminal a otro y serán trasladados en buses proporcionados por LAP.



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

LAP señala que trabaja en 2 soluciones para garantizar la conexión de pasajeros entre terminales cumpliendo con los tiempos de conexión especificados por los RTMs. Estas soluciones son:

(1) Por lado aire para pasajeros con billete único (responsabilidad de LAP): Habilitación de espacios reservados en T1 y T2, y servicios de bus para realizar dichas conexiones por lado aire sin comprometer los tiempos de conexión especificados en los niveles de servicio (RTMs), ni requerir de inspecciones adicionales ni a la recogida de equipajes.

(2) Por lado tierra para pasajeros con 2 billetes (no son responsabilidad de LAP): En todos los aeropuertos estudiados, la conexión se hace por lado tierra ya sea a través del transporte público o de servicios facilitados por el aeropuerto, aunque las self-connections no estén bajo su responsabilidad. En el caso de LAP, se habilitará un servicio de autobús-lanzadera entre terminales.

LAP remite a mayores detalles en el Capítulo 3 del Anexo B.

- i) LAP agrega que la asignación de aerolíneas a cada uno de los terminales de manera “clusterizada” minimizará la conexión de pasajeros entre terminales (se estima 24 pasajeros por hora aproximadamente). El Contrato de Concesión no estipula condiciones a cumplir para pasajeros con reservas en aerolíneas de distintas alianzas, siendo responsabilidad del pasajero la consideración del uso del tiempo entre conexiones de vuelos con tickets separados. Es obligación del Aeropuerto cumplir con tiempos de conexión de vuelos nacional e internacional, de acuerdo a los RTMs que exige el Contrato de Concesión.

LAP señala que la configuración que propone asegurará que se cumplan dichos los tiempos de conexión.

LAP transcribe el numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión Instalaciones para el Terminal de Pasajeros, “Conexiones entre terminales, el concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión entre los distintos terminales de pasajeros que pudiera tener el Aeropuerto, dicha conexión será efectiva desde el momento de entrada en servicio de la nueva terminal”, concluyendo que el Contrato de Concesión considera que puedan existir conexiones entre varias terminales.

- m) LAP menciona que la operación de aeropuertos con más de un terminal es común a nivel mundial (Capítulo 1 del Anexo B) y los operadores logísticos trabajan y acomodan sus operaciones a las circunstancias de la infraestructura de cada aeropuerto.



Resolución Directoral

Añade que el diseño y esquema operativo permitirá que más empresas de rampa accedan a prestar servicios -promoviendo la competencia- en un esquema de acceso que es además regulado mediante subasta supervisada por OSITRAN. La logística de combustible y equipos de apoyo en tierra (GSE, por sus siglas en inglés) en general son servicios que se dimensionan acorde al número de puestos de estacionamiento en plataforma y el diseño dispone de instalaciones dedicadas a GSE próximas a ambos terminales, con el fin de no impactar en su logística. Además, la organización de aerolíneas por clúster permitirá la diversidad de servicios de GSE dedicados a cada uno de los terminales.

Con respecto a equipajes, LAP considera que las conexiones entre terminales serán mínimas debido a la clusterización de aerolíneas entre terminales, tal cual ocurre con los pasajeros. Cada uno de los terminales dispondrá de servicio de tratamiento de equipajes con recorridos logísticos menores debido a la clusterización de las operaciones en las plataformas de estacionamiento.

Señala además que el Capítulo 4 del Anexo B incluye una explicación sobre este punto.

n) LAP introduce el cuadro comparativo siguiente:



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://soddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

CUADRO COMPARATIVO ENTRE PDA 2018 Y PROPUESTA PDA 2021 (LAP)																																																																			
CONCEPTO	PDA APROBADO	PDA PROPUESTO POR LAP (*)																																																																	
1	<p>Análisis de DEMANDA de PDA 2018 elaborado por AVIA SOLUTIONS. La de 2021, elaboró LAP</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">PROYECCIÓN DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL "JORGE CHAVEZ"</th> </tr> <tr> <th>PROYECCIÓN</th> <th>Año 2023</th> <th>Año 2028</th> <th>Año 2033</th> <th>Año 2038</th> <th>Año 2043</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Proyección alta</td> <td>28,405,836</td> <td>36,452,048</td> <td>43,978,505</td> <td>51,846,075</td> <td>56,648,56</td> </tr> <tr> <td>Proyección Base</td> <td>26,581,887</td> <td>31,549,802</td> <td>39,836,025</td> <td>45,964,357</td> <td>51,806,98</td> </tr> <tr> <td>Proyección Baja</td> <td>24,577,992</td> <td>30,821,307</td> <td>35,959,169</td> <td>41,007,995</td> <td>45,726,60</td> </tr> </tbody> </table> <p>Esta proyección no contempla la últimas previsiones de tráfico impactadas por el COVID.</p>	PROYECCIÓN DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL "JORGE CHAVEZ"						PROYECCIÓN	Año 2023	Año 2028	Año 2033	Año 2038	Año 2043	Proyección alta	28,405,836	36,452,048	43,978,505	51,846,075	56,648,56	Proyección Base	26,581,887	31,549,802	39,836,025	45,964,357	51,806,98	Proyección Baja	24,577,992	30,821,307	35,959,169	41,007,995	45,726,60	<table border="1"> <thead> <tr> <th>ESCENARIO</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2025</th> <th>2030</th> <th>2035</th> <th>2041</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HIGH</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>21,679,683</td> <td>48,057,756</td> <td>49,495,206</td> <td>58,502,336</td> </tr> <tr> <td>BASE</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>27,539,378</td> <td>37,725,894</td> <td>43,534,071</td> <td>49,009,938</td> </tr> <tr> <td>LOW</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>20,526,528</td> <td>31,383,622</td> <td>36,225,085</td> <td>41,277,428</td> </tr> <tr> <td>HISTORICO</td> <td>23,622,146</td> <td>7,043,802</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>El PDA incluye previsiones de tráfico actualizadas y que consideran el impacto COVID. Se pretende repartir el tráfico en 2 terminales siendo la capacidad de operación para año 2028 entre T1 y T2: 15 MPAX + 18 MPAX (Base Case) = 33 MPAX .</p>	ESCENARIO	2019	2020	2025	2030	2035	2041	HIGH	-	-	21,679,683	48,057,756	49,495,206	58,502,336	BASE	-	-	27,539,378	37,725,894	43,534,071	49,009,938	LOW	-	-	20,526,528	31,383,622	36,225,085	41,277,428	HISTORICO	23,622,146	7,043,802	-	-	-	-
PROYECCIÓN DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL "JORGE CHAVEZ"																																																																			
PROYECCIÓN	Año 2023	Año 2028	Año 2033	Año 2038	Año 2043																																																														
Proyección alta	28,405,836	36,452,048	43,978,505	51,846,075	56,648,56																																																														
Proyección Base	26,581,887	31,549,802	39,836,025	45,964,357	51,806,98																																																														
Proyección Baja	24,577,992	30,821,307	35,959,169	41,007,995	45,726,60																																																														
ESCENARIO	2019	2020	2025	2030	2035	2041																																																													
HIGH	-	-	21,679,683	48,057,756	49,495,206	58,502,336																																																													
BASE	-	-	27,539,378	37,725,894	43,534,071	49,009,938																																																													
LOW	-	-	20,526,528	31,383,622	36,225,085	41,277,428																																																													
HISTORICO	23,622,146	7,043,802	-	-	-	-																																																													
2	<p>Área de construcción de Nuevo Terminal de pasajeros</p> <p>180,000 m2 (al año 2025)</p>	<p>70,000 m2 (al año 2025). 100,000 m2 (al año 2035)</p> <p>Los valores mencionados son erróneos. Las superficies declaradas en el PDA son de 160.000 m2 para año de diseño 2028 Y 190.000 M2 para año de diseño 2035.</p>																																																																	
3	<p>Construcción de Nueva Plataforma para Aeronaves</p> <p>742,200 m2</p> <p>Se trata de un error en las superficies declaradas siendo la exacta 390.000 m2 aprox. Incluyendo taxilanes.</p>	<p>300,000 m2</p>																																																																	
4	<p>Construcción de Nuevo Estacionamiento Vehicular</p> <p>6,400 plazas</p> <p>Se trata de un error en las plazas declaradas siendo la exacta en base a planeamiento 3158 plazas.</p>	<p>2,000 plazas</p>																																																																	

- o) LAP menciona que las modificaciones que propone como actualización del PDA son las que necesita el aeropuerto dadas las nuevas circunstancias de mercado y demanda provocadas por la pandemia y que la nueva demanda de recuperación de la pandemia requiere un volumen diferente de infraestructuras al presentado en el PDA 2018 y considera, por tanto, que el PDA 2021 es beneficioso para el aeropuerto y para el usuario, ya que dotará al Perú de la nueva infraestructura adaptada a la realidad de mercado y demanda. La modificación del PDA minimiza riesgo de sobredimensionamiento de infraestructura con impacto directo en las tarifas aeroportuarias del pasajero y otros usuarios; y, por lo tanto, beneficioso para el interés público.

LAP menciona con relación al beneficio de inversiones, que estas se mantienen pues el compromiso de inversión de un monto no menor de USD 1,200 millones, durante el Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, se cumplirán. Menciona que a la fecha, solo la inversión para la nueva torre de control y la segunda pista asciende al monto aproximado de USD 450 mil (sic), estimando un monto global de inversión de USD 1,600 millones para el Proyecto de Ampliación del AIJC.



Resolución Directoral

Agrega que con relación al tema de las conexiones, ya ha atendido en ítems anteriores.

- p) LAP señala que con relación a la actualización del PDA en el marco del Contrato de Concesión, remite al Informe Legal adjunto (Anexo A).

En adición a ello, indica que no se trata de reducir los alcances del proyecto, sino adaptarse a nuevas condiciones de demanda postpandemia, condiciones propias del mercado aeroportuario actual. Por ello, se presenta la actualización del PDA.

LAP menciona también que los alcances y el volumen de inversión no se modifican deliberadamente. La reducción de volumen de capacidad no debe de considerarse puramente como reducción de inversión puesto que la crisis económica subyacente ha provocado ciertos cambios en el financiamiento y el precio de materiales clave, como por ejemplo el acero y el costo de lógicas.

Agrega que la modificación del PDA no busca reducir alcances, por el contrario proporciona la capacidad necesaria para los movimientos de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos, dada la nueva realidad del mercado aeroportuario impuesta por la pandemia, con un ajuste temporal del concepto del PDA 2018, manteniendo sus componentes: segunda pista, misma ubicación T2 entre pistas, mismo concepto T2 Único a largo plazo; siendo además que presenta una solución que dota al aeropuerto de mayor infraestructura en el T2 Fase dual que la aprobada en PDA 2018 (190.000 vs. 180.000 m²).

Adicionalmente, señala que la evolución de proyectos de desarrollo aeroportuario, como el del AIJC, es práctica habitual y ha sido muy necesaria en un sector que ha ido experimentando cambios estructurales. Lo que no es tan habitual ni sustentable es que se mantenga el concepto de planificación definido hace 20 años.

- q) LAP menciona que hasta la fecha no hay cambios significativos en la flota de aeronaves. La pandemia ha generado una caída en las operaciones, pero no en la tipología de la flota empleada de forma significativa. Esto ha reforzado que la tendencia del mercado sea el uso de aeronaves clave C.



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://soddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

Señala que es las aeronaves A320, B737 son las más representativas de la clave C, pero que no son las únicas. Los estudios de REDIM para ubicar la calle de salida rápida se hizo teniendo en cuenta que habría dos calles de salida rápida: una para todas las aeronaves clave C y otra para las aeronaves clave D y E. Debido a la flota esperada de acuerdo con el forecast, se construirá solo una calle de rodaje de salida rápida (la de las aeronaves clave C), pero se ha dejado el espacio y el nombre para poder construir la segunda calle de salida rápida, si es que las operaciones de aeronaves de clave D y E se incrementan desalineándose con el forecast actual.

Añade que la revisión al forecast y la infraestructura necesaria, como podría ser la construcción de la segunda calle de salida rápida, se recogerán en las próximas actualizaciones del plan maestro del aeropuerto. Las consideraciones para definir la cantidad de calles de salida rápida, la ubicación y lo que se construiría para este periodo se ha abordado en diferentes reuniones y workshops con la DGAC, a lo largo del 2019 y 2020. Distancias y tiempos de rodaje con el modelo dual, se encontrarían dentro del estándar en grandes aeropuertos a nivel internacional, tal como se puede apreciar en la imagen de benchmark incluida en el Capítulo 4 del Anexo B.

- r) LAP manifiesta que sería de interés saber si el número de 37 operaciones corresponde a la capacidad teórica o la real, ya que la teórica siempre es más conservadora que la real. La capacidad de la pista nueva, a la fecha, solo se ha calculado de forma teórica.

Agrega que con respecto a la operación nocturna de la pista nueva cuando la antigua se cierre para su repavimentación, es necesario tener en cuenta que de acuerdo con el forecast, si bien es cierto que hay presencia de aeronaves clave D y E, no representan una mayoría significativa con respecto a la totalidad de aeronaves que operan en esta ventana horaria. La limitación a la capacidad de la pista nueva en horario nocturno durante la repavimentación de la antigua, se debe principalmente a las separaciones establecidas entre operaciones, siendo éstas las mismas que se aplican al día de hoy. Si bien una mejora sería reducir la separación entre aeronaves usando los tiempos establecidos por OACI, la capacidad de la pista seguirá siendo reducida por operar de forma enfrentada. La única forma de que esta situación no se dé es contando con las dos pistas operativas. Estas fueron las conclusiones de la reunión sostenida entre CORPAC, DGAC y LAP el pasado 21 de septiembre de 2021.

- s) LAP manifiesta que una extensión del campo de vuelos, como es el caso del proyecto de ampliación, conlleva un incremento en los rodajes. El efecto que pueda tener a los rodajes el uso de una pista u otra desde/hacia la plataforma de la nueva terminal y de la antigua, se puede mitigar con procedimientos



Resolución Directoral

operacionales, como podría ser asociar cada pista a un edificio terminal y sus plataformas.

- t) LAP añade que si bien es cierto que los cruces puedan tener un efecto negativo para la capacidad de la pista, no se entiende por qué es necesario aumentar la separación entre operaciones consecutivas. Agrega que asociar operacionalmente cada pista a una terminal y sus plataformas, mitigaría los eventuales efectos negativos derivados del cruce de pistas.
- u) LAP menciona que trabaja en 2 soluciones para garantizar la conexión de pasajeros entre terminales cumpliendo con los tiempos de conexión especificados por los RTMs que exige el Contrato de Concesión:
 - (1) Por lado aire para pasajeros con billete único (responsabilidad de LAP): Habilitación de espacios reservados en T1 y T2, y servicios de bus para realizar dichas conexiones por lado aire sin comprometer los tiempos de conexión especificados en los niveles de servicios (RTMs), ni requerir de inspecciones adicionales ni a la recogida de equipajes.
 - (2) Por lado tierra para pasajeros con 2 billetes (no son responsabilidad de LAP)
 - ii: En todos los aeropuertos estudiados, la conexión se hace por lado tierra, ya sea a través del transporte público o de servicios facilitados por el aeropuerto, aunque las self-connections no estén bajo su responsabilidad. En el caso de LAP, se habilitará un servicio de autobús-lanzadera entre terminales.
- v) Con relación a la actualización del PDA en el marco del Contrato de Concesión, LAP remite nuevamente al Informe Legal adjunto (Anexo A).
- w) LAP señala que las ventajas, beneficios y motivos de la operación dual temporal han sido expuestos anteriormente.
- x) LAP explica que el motivo de la actualización del PDA ha sido expuesto previamente. La actualización se encuentra acorde al Contrato de Concesión, en forma y en contenido. En ningún caso se plantea modificar los alcances del proyecto de ampliación, ni las obligaciones de LAP.
- y) LAP considera que un estudio del AIJC que se requiera realizar, desde el punto de vista que fuera, debiera considerar la situación actual del mercado aeroportuario (impactado por la pandemia).



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

- z) LAP reitera que el efecto que pueda tener a los rodajes el uso de una pista u otra desde/hacia la plataforma de la nueva terminal depende de la forma de operación y procedimientos operativos dictados por DGAC y CORPAC.
- aa) LAP reitera también que el hecho de asociar operacionalmente cada pista con las plataformas de cada terminal, permitiría mitigar este inconveniente.
- bb) Nuevamente, LAP manifiesta que si bien es cierto que los cruces pueden tener un efecto negativo para la capacidad de la pista, no se entiende por qué es necesario aumentar la separación entre operaciones consecutivas. Agrega que asociar operacionalmente cada pista a una terminal y sus plataformas, mitigaría los eventuales efectos negativos derivados del cruce de pistas.
- cc) LAP reitera que trabaja en 2 soluciones para garantizar la conexión de pasajeros entre terminales cumpliendo con los tiempos de conexión especificados por los RTMs:
- (1) Por lado aire para pasajeros con billete único (responsabilidad de LAP): Habilitación de espacios reservados en T1 y T2, y servicios de bus para realizar dichas conexiones por lado aire sin comprometer los tiempos de conexión especificados en los niveles de servicio (RTMs), ni requerir de inspecciones adicionales ni a la recogida de equipajes.
- (2) Por lado tierra para pasajeros con 2 billetes (no son responsabilidad de LAP)
- ⁱⁱⁱ: En todos los aeropuertos estudiados, la conexión se hace por lado tierra ya sea a través del transporte público o de servicios facilitados por el aeropuerto, aunque las self-connections no estén bajo su responsabilidad. En el caso de LAP, se habilitará un servicio de autobús-lanzadera entre terminales.
- dd) Agrega LAP que las ventajas, beneficios y motivos de la operación dual temporal recogidos en el PDA 2021 han sido expuestos anteriormente.
- ee) LAP finaliza señalando que en el marco de lo establecido en los artículos 118, 215, 21.1 y 217 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General - Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS, presenta recurso de reconsideración contra el Informe N° 0468-2021-MTC/12.08, a efectos de que la DGAC reevalúe la actualización del PDA y, en consecuencia, apruebe dicho documento que, entre otros aspectos, recoge la operación dual temporal como planificación aeroportuaria del AIJC.

Que, como se aprecia, en varios pasajes de su escrito del visto, Lima Airport Partners S.R.L. hace referencia al Informe Legal contenido en el Anexo 1, motivo por el cual se pasa a dar cuenta de la argumentación expuesta en dicho informe:



Resolución Directoral

- La DGAC, en su Informe N° 0468-2021-MTC/12.08 (Informe N° 468), señala que la existencia y operación de dos terminales de manera temporal como lo ha planteado LAP en la actualización del “Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (actualización del PDA), incumple lo señalado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- En el Informe N° 468, la DGAC señala además que no procede la actualización del PDA, pues de acuerdo con el Contrato de Concesión “solo” luego de transcurridos 3 años de la finalización de la Mejora Obligatoria se presentará una actualización del Plan Maestro del Aeropuerto.
- En cuanto a los aspectos relacionados con el Contrato de Concesión, la DGAC indica que las modificaciones planteadas por Lima Airport Partners S.R.L. no son ventajosas ni redundan en beneficio para el público usuario.
- Las razones por las cuales las afirmaciones de la DGAC, contenidas en el Informe N° 468, son inexactas ya han sido expuestas y sustentadas en el informe legal remitido por LAP a la DGAC, mediante carta C-LAP-ADPMTTC-2021-0681, el cual solicita analizar.
- **Naturaleza dinámica de los documentos de planificación aeroportuaria y carácter referencial del Anexo 6 (propuesta técnica) del Contrato de Concesión**

La propuesta técnica de LAP, que constituye el Anexo 6 del Contrato de Concesión, fue formulada en base a los Términos de Referencia, contenidos en el Anexo VI volumen I de las Bases, que en su numeral 1.34 establecen claramente la naturaleza dinámica de la planificación aeroportuaria:

“Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario Actualizados Durante los primeros diez años de vigencia de la Concesión, los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser actualizados, por lo menos cada dos años, y remitido a OSITRAN para su supervisión.

Durante los restantes veinte años de vigencia de la Concesión, los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser actualizados por lo menos cada 5 años, comenzando con el décimo año de vigencia de la Concesión. Después de cada actualización, los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

ser remitidos a OSITRAN para su revisión y posterior aprobación o desaprobación.

Los planes maestros de desarrollo aeroportuario actualizados deben ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI, FAA e IATA (...)."

- Estas disposiciones de las Bases, que son de obligatorio cumplimiento y deben tenerse en cuenta para la interpretación del Contrato de Concesión, establecen obligaciones de actualización que confirman la naturaleza dinámica del proceso de planificación aeroportuaria.
- La naturaleza dinámica de los documentos de planificación aérea no sólo ha sido reconocida expresamente por el Supervisor Cesel-Ineco, contratado por el OSITRAN para la supervisión de las obras del AIJC1, sino también por el propio MTC, a través del Informe N° 1679-2021-MTC/19.02 de fecha 17 de septiembre de 2021 emitido por la Dirección de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) (Informe de la DGPPT). Al respecto, el Informe de la DGPPT indica literalmente lo siguiente:

"4.3. En ese sentido, se puede apreciar que, desde las Bases de la Licitación Pública Internacional Especial, se previó que los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario se actualicen, aspecto tomaron en cuenta los postores al momento de presentar sus propuestas técnicas; es decir, los postores habrían considerado que, a lo largo de la Concesión, se deberá actualizar los documentos de planificación aeroportuaria del AIJC.

(...)

4.11. Como se puede apreciar, una vez más se confirma que los Planes Maestros pueden ser actualizados y se adecúan a los cambios necesarios para el eficiente funcionamiento del aeropuerto. Lo señalado, confirma la naturaleza dinámica del proceso de planificación aeroportuaria, la misma que está alineada con el concepto de planificación de la industria aérea señalada por la FAA".

- El Informe de la DGPPT no sólo reconoce la naturaleza dinámica de los documentos de planificación aeroportuaria, sino además y principalmente, resalta y determina el carácter referencial del Anexo 6 del Contrato de Concesión en los siguientes términos:

"4.4. Ahora bien, corresponde señalar que el El Plan Maestro Conceptual General de Desarrollo, es el documento general que presentó el ahora Concesionario como parte de su propuesta técnica en el Proceso de la Licitación Pública Internacional Especial; el cual, es el documento base referencial para el desarrollo del aeropuerto, tal como se señala en la Sección 4.0a de los Términos de Referencia Técnicos.



Resolución Directoral

4.5. En ese sentido, de lo señalado en las Bases, se desprende que la propuesta técnica (Anexo 6 de las Bases), presentada por el Concesionario, ha recogido los criterios o elementos esenciales del Plan Maestro Referencial para el Desarrollo Conceptual del AIJC, la cual, conforme a lo señalado en el numeral 1.34 de la Sección 1.0 del Anexo 6 de las Bases, este puede ser actualizado toda vez que es de carácter referencial.(...)

4.19 Como bien se ha referido, el Anexo 6 del Contrato de Concesión, que deviene de la propuesta Técnica plasmada en el Plan Maestro Referencial para el Desarrollo Conceptual, es de carácter referencial, tal es así, que el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión faculta al Concesionario a modificar los planes durante la vigencia de la concesión". (Parte del énfasis es agregado).

- Siendo el Anexo 6 del Contrato de Concesión de carácter referencial, porque las propias Bases de la Licitación que dio origen a dicho contrato y sus reglas de interpretación así lo establecen ¿cómo puede afirmar la DGAC que la actualización del PDA incumple dicho Anexo 6?
- Lo referencial, en modo alguno, puede resultar en exigible y ello se evidencia aún más cuando ha habido actualizaciones de la planificación aeroportuaria del AIJC que se han apartado o variado respecto a lo indicado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, habiendo sido aprobadas por la DGAC. El Informe de la DGPPT da cuenta de ello.
- La evolución de proyectos de desarrollo aeroportuario, como el del AIJC, es una práctica habitual y ha sido muy necesaria en un sector que ha ido experimentando cambios estructurales. Lo que no es habitual es que se mantenga el concepto de planificación definido hace 20 años y de manera referencial en el Anexo 6 del Contrato de Concesión. El futuro de la operación aeroportuaria no puede sustentarse en soluciones planteadas, de manera referencial, en el año 2000.
- Los Planes Maestros Aeroportuarios u otros documentos de planificación como el PDA, son una herramienta de reserva estratégica para asegurar la expansión de infraestructuras de gran complejidad y en constante evolución.



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

OACI y FAA, fuentes de referencia del Contrato de Concesión del AIJC, coinciden en la definición de dichos documentos como: *“guía de planificación a largo plazo que identifica las necesidades de expansión e inversión”*.

“Un plan maestro aeroportuario presenta la concepción del planificador sobre el desarrollo final de un aeropuerto específico. Presenta eficazmente la investigación y la lógica a partir de la cual se ha desarrollado el plan y lo expone artísticamente en un informe gráfico y escrito. Un plan maestro es una representación física de la inversión de capital y el plan de negocio a largo plazo de un aeropuerto. Indica cómo se vinculan los desarrollos con la demanda del tipo de tráfico aéreo, los factores económicos y medioambientales, los requisitos de inversión y las implicaciones y estrategias financieras.

Un plan maestro es una guía de desarrollo a largo plazo que respalda la estrategia de desarrollo empresarial de un aeropuerto, sustenta una evaluación preliminar de la financiación y es una indicación de los niveles de inversión necesarios”.

El Plan Maestro del aeropuerto representa el proyecto de desarrollo a largo plazo del aeropuerto.

Algunos de los objetivos de un plan maestro son: ofrecer una representación gráfica de las características existentes del aeropuerto, el futuro desarrollo del mismo y el uso previsto del suelo; establecer un cronograma realista para la ejecución del desarrollo propuesto; identificar un plan financiero realista para apoyar el desarrollo; validar el plan técnica y procedimentalmente mediante la investigación de conceptos y alternativas por motivos técnicos, económicos y medioambientales; y establecer un marco para un proceso de planificación continuo”. (Traducción libre, el énfasis agregado).

- Por su parte, IATA, además de coincidir en la definición acerca de los documentos de planificación, establece que un plan maestro no es un Diseño Aeroportuario, lo cual está en línea además con las limitaciones a un plan maestro indicadas por OACI:

“Se ha dicho que un plan maestro es una guía y nada más. No es un programa de implementación. El desarrollo de un programa de ejecución sigue al desarrollo de las directrices del plan maestro, pero sólo en las fases de planificación aeroportuaria que siguen a la etapa del plan maestro se diseñan y ejecutan realmente las mejoras específicas. Por lo tanto, un plan maestro no desarrolla detalles específicos con respecto a las mejoras que deben llevarse a cabo. Por ejemplo, el plan financiero desarrollado en el plan maestro es una presentación de alternativas, no un programa financiero específicamente adaptado. El plan



Resolución Directoral

maestro señala la dirección del desarrollo. No presenta un programa detallado de cómo conseguir la fase de financiación real de los proyectos de mejora".

"Limitaciones de un Plan Maestro Hay una serie de conceptos erróneos sobre lo que es y no es un plan maestro. Un plan maestro no es un diseño de un aeropuerto. Tampoco es un programa detallado ni un plan de financiación. Es una guía de desarrollo a largo plazo que apoya la estrategia empresarial de un aeropuerto. Incluye niveles de inversión indicativos y una evaluación preliminar de la financiación".

- En este contexto, al ser las actualizaciones de los planes maestros o documentos de planificación aeroportuaria (como el PDA) una práctica común y diligente en la industria, que permite adecuar la visión y desarrollo de mediano y largo plazo de un aeropuerto a nuevas realidades, tecnología, mercados, etc., existen múltiples casos y ejemplos de planes maestros que han tenido variaciones, modificaciones y/o actualizaciones de aeropuertos en el mundo. El Informe de ALG que se remite como parte del escrito de Reconsideración, contiene información sobre esos casos y ejemplos. La actualización del PDA es un caso como estos y en línea con la práctica en la industria.
- Como se puede apreciar en el Informe de ALG (Capítulo 2 - Evolución del sector aeronáutico), los aeropuertos se han apoyado en los planes maestros u otros documentos de planificación como el PDA, como guías de planificación, y todos ellos con capacidad para adaptarse a las nuevas realidades. Así, se evidencia ejemplos a nivel mundial de los cambios de concepto en los últimos 20 años (Kuala Lumpur, Clark-Manila, Frankfurt, Orlando, Madrid), en los cuales sus respectivos planes maestros han sido modificados y no quedaron estáticos o anclados a conceptos definidos en el pasado. Por el contrario, esos conceptos fueron adaptándose a las nuevas realidades, eventos y cambios propios de la industria.
- Finalmente, no obstante haber demostrado que el Anexo 6 del Contrato de Concesión es referencial, es del caso indicar que, a través de la actualización del PDA, se propone un ajuste temporal del concepto que se consideró en el referido anexo: misma segunda pista, misma ubicación del nuevo terminal entre pistas, uso temporal del terminal actual (perfectamente funcional y con múltiples actualizaciones), mismo concepto del nuevo terminal único a largo plazo.



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

- Por lo expuesto, no es correcta la afirmación contenida en el Informe N° 468 de que la existencia y operación de dos terminales, de manera temporal, incumple lo señalado en el Anexo 6 de Contrato de Concesión. Por el contrario, el Contrato de Concesión permite y recoge la posibilidad de que la operación en el AIJC se dé con más de un terminal.

- **El Contrato de Concesión permite una operación aeroportuaria dual**

El Anexo 14 del Contrato de Concesión admite expresamente la operación dual en el AIJC, toda vez que el numeral 1.18 de este anexo, que recoge la operación dual desde la suscripción de dicho contrato, establece expresamente la posibilidad de conexión entre terminales:

*“1.18. Instalaciones para el Terminal de Pasajeros
(...)”*

Conexiones entre terminales. El Concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión entre los distintos terminales de pasajeros que pudiera tener el Aeropuerto, dicha conexión será efectiva desde el momento de entrada en servicio de la nueva terminal”.

- La Adenda N° 7 del Contrato de Concesión, suscrita el 25 julio de 2017, documento que sirve de marco para el diseño y construcción de la ampliación del aeropuerto, y que fue elaborado 17 años después de los planes maestros conceptuales (de carácter referencial), mantuvo la posibilidad de que la operación aeroportuaria se realice con más de un terminal. Es importante precisar que con dicha Adenda se actualizaron varios de los RTM contenidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión para lo cual se contó con la participación no solo de OSITRAN y DGCTPP; sino también de la DGAC. Y en esta interacción de mantuvo la redacción mencionada en el numeral 1.18 arriba mencionado.
- La infraestructura de dos terminales, así como la operación dual de estos, deberá estar sujeta al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTMs) regulados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, así como a la normativa aplicable, aspectos que son y serán materia de supervisión por parte del OSITRAN. Es importante mencionar que la supervisión del OSITRAN, que cuenta con el apoyo de una empresa especializada para ello, se realiza durante todas las etapas del desarrollo y vida de la infraestructura aeroportuaria, esto es a aquellas asociadas al proyecto en sí (diseño y construcción), así como a la puesta en marcha y operación de toda la infraestructura, conforme lo establece el Contrato de Concesión. (cláusulas 1.51 y 5.3 último párrafo, Anexo 14 primer párrafo del numeral 1.2).



Resolución Directoral

- El Contrato de Concesión permite la actualización del PDA

Desde el inicio de la vigencia del Contrato de Concesión se ha establecido expresamente en el numeral 1.26 del Anexo 14 de este la posibilidad de actualizar, durante la vigencia de la Concesión, los documentos de planificación y del proceso de desarrollo de los proyectos en el AIJC. La versión actual del numeral 1.26 del Anexo 14 establece que:

“Cronograma de Revisión para los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario y Documentación del Proceso de Desarrollo de los Proyectos Durante el proceso de expansión y construcción de la Mejora Obligatoria, el plan maestro será automáticamente actualizado con la aprobación por parte de la DGAC del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto.

Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto. Para los periodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda.

Asimismo, en cualquier momento, durante la Vigencia de la Concesión, si el Concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones, siendo de aplicación, para tales efectos, lo estipulado en la Cláusula 5.10 del Contrato. Los planes deberán ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI y IATA y las Leyes Aplicables”.

- Esta regulación del Contrato de Concesión no restringe, en modo alguno, que una vez presentada una actualización de un documento de planificación aeroportuaria del AIJC la misma ya no puede ser objeto de otra actualización. Considerar ello, es limitar o negar la dinamicidad propia de dichos documentos de planificación, así como la facultad de LAP de realizar actualizaciones para el desarrollo de la infraestructura o los proyectos con el alcance que establece el propio Contrato de Concesión (cumplimiento de Requisitos Técnicos Mínimos). Además, como lo comentamos líneas previas, las buenas prácticas de la industria aeroportuaria reconocen que los planes maestros o un PDA son documentos referenciales de planificación, que deben de adaptarse a los



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

cambios propios de la industria, sus necesidades, nuevas tecnologías, nuevos conceptos operacionales, etc.; de manera tal que la implementación de la nueva infraestructura esté lo más actualizada posible para atender la demanda. Dejar de lado este entendimiento, nos llevaría a pensar que, por ejemplo, el aeropuerto de Barajas en Madrid debiera haberse desarrollado acorde con su Plan Maestro inicial elaborado en el año 1954.

- El Informe de la DGPPT ha reconocido esta facultad de LAP de presentar actualizaciones de los documentos de planificación, como lo es la actualización del PDA, en los siguientes términos:

“4.16. En ese sentido, conforme a lo expuesto, se precisa que desde las Bases Proceso de Licitación Pública Internacional Especial, se ha previsto que el Concesionario tiene la facultad de presentar actualizaciones a su Plan de Desarrollo Aeroportuario, e inclusive, conforme a lo establecido en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda 7, se prevé que éste puede presentar modificaciones a su plan durante la vigencia de la concesión, que sean ventajosas para la operación y beneficien directamente a los usuarios, demostrándose de esa tal manera, que la planificación aeroportuaria es dinámica ajustándose a la realidad aérea”.

- Por ello, no resulta precisa la afirmación de la DGAC cuando indica, en el numeral 2 de la Conclusiones del Informe N° 468, que “solo” luego de transcurridos 3 años de la finalización de la Mejora Obligatoria se presentará una actualización del Plan Maestro del Aeropuerto.

Esta visión contenida en el Informe N° 468 no está alineada, bajo ningún punto de vista, con las prácticas habituales del sector, que reconocen (y hasta exigen) actualizaciones de los documentos de planificación para adaptarlos a las nuevas necesidades y circunstancias actuales del mercado aeroportuario. Como lo indicamos en acápites previos, no puede mantenerse un concepto de planificación definido, de manera referencial, hace 20 años en base a una realidad y un mercado aeroportuario totalmente ajeno al actual.

- **LAP ha cumplido con presentar las ventajas y beneficios de una operación temporal de dos terminales**

LAP, a través de la carta C-LAP-ADP-MTC-2021-0754 enviada el 22 de julio de 2021 al MTC (en copia a la DGAC), a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, ha señalado las ventajas para la operación del Aeropuerto y el beneficio directo para el público usuario de la operación temporal de dos terminales, planteada en la actualización del PDA.



Resolución Directoral

Que, con el documento del Visto, Lima Airport Partners SRL solicita el uso de la palabra; solicitud que fue atendida mediante el Oficio N° 347-2021-MTC/12, del 15 de noviembre de 2021, recibándose a los representantes de la citada empresa el día 17 de noviembre de 2021 en el auditorio Qhapac Ñan del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, en la audiencia efectuada LAP presentó al AIJC como la puerta de entrada al Perú y pieza clave en la reactivación económica y lucha contra la pandemia; mencionó los aportes económicos entregados al Estado Peruano como conceptos de impuestos, retribución, aportes a CORPAC S.A. e inversiones en los 20 años de concesión del AIJC; expuso el concepto de Plan Maestro relacionado con organizaciones como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Federal Aviation Administration (FAA), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) citando ejemplos y la necesidad de flexibilidad de los Planes Maestros;

Que, LAP expuso también sobre el contenido del documento técnico para la actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario (PDA), en el que mostró las fases en que se dividiría la ampliación del AIJC, siendo: Primera Fase (2025-2028), Segunda Fase (2029-2035) y Tercera Fase (2035-2041). De acuerdo a la explicación, recién en esta última fase el aeropuerto operaría con un solo terminal. Asimismo, señaló que el nuevo terminal tendrá 160,000 m² de área construida y que esto, sumado al área del terminal existente (90,300 m²), el aeropuerto operaría en el año 2025 con aproximadamente 250,000 m² de terminal, es decir, una mayor área de lo ofrecido en el PDA 2018;

Que, adicionalmente, LAP citó y mostró gráficos de diversos aeropuertos internacionales en el mundo que operan con más de un terminal (Barcelona, Milán, Berlín, Pekín, entre otros; expuso sobre la necesidad de optimizar las áreas comerciales y de infraestructura y a través de un gráfico dejó en claro que durante el funcionamiento de dos (2) terminales, la conectividad entre ambas sería por el Lado Aire (interior del aeropuerto) o por las avenidas Morales Duárez y Faucett (exterior al aeropuerto);

Que, Lima Airport Partners SRL concluyó en que el PDA 2021 contempla mayor capacidad de m² de terminal (hasta 50% más), de posiciones de parqueo (hasta 40% más), desde las etapas iniciales (desde 2029). Esta mayor capacidad, señala LAP, permitirá el ingreso de nuevas aerolíneas promoviendo la competencia respecto de horarios de vuelos/destinos/orígenes y modos operativos –LCC/ULCC;



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

Que, concluye también, que la aprobación de un Plan Maestro o un PDA no significa que lo ahí planteado sea estático e inamovible y que el PDA planteado por LAP debe ser aprobado por la DGAC, inclusive indicando que la temporalidad de la operación dual será revisada con el Plan Maestro a presentarse en el año 2026 ya que LAP tiene la obligación contractual de presentar un Plan Maestro para la aprobación de al DGAC, el cual será elaborado en una coyuntura de normalización de la industria (post Covid) y recogerá posibles nuevas necesidades de los usuarios respecto de modalidad de operación, tecnología, entre otros;

Que, respecto de los argumentos esgrimidos por LAP a través de su recurso de reconsideración interpuesto contra el Informe No. 0468-2021-MTC/12.08 y con base en los informes de las distintas áreas técnicas y de asesoría legal, la Dirección General de Aeronáutica Civil manifiesta lo siguiente:

Que, el numeral 217.1 del artículo 217 del Texto Único Ordenado (TUO) de la Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG) aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, establece que frente a un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, procede su contradicción en la vía administrativa mediante los recursos administrativos señalados en el artículo 218° del citado instrumento legal, iniciándose el correspondiente procedimiento recursivo;

Que, el numeral 218.2 del artículo 218 de la misma norma establece que el término para la interposición de los recursos es de quince días perentorios y deberán resolverse en el plazo de treinta (30) días;

Que, el artículo 219 del TUO de la LPAG señala que el recurso de reconsideración se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba;

Que, acudiendo al Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, la empresa Lima Airport Partners SRL ha presentado un "recurso de reconsideración contra el Informe N° 468-2021-MTC/12.08;

Que, el informe N° 468-2021-MTC/12.08 constituye el sustento del Oficio N° 280-2021-MTC/12, del 29 de setiembre de 2021, instrumento por el cual la Dirección General de Aeronáutica Civil comunica a Lima Airport Partners SRL que la actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario solicitada no demuestra que sea ventajosa para el aeropuerto ni redundante en beneficio directo para el público usuario, por lo que no resulta técnicamente procedente;

Que, el Oficio N° 280-2021-MTC/12, del 29.09.21 constituye una declaración que efectúa la DGAC en ejercicio de sus competencias técnicas; no obstante, dicha declaración ha sido efectuada en el marco del Contrato de Concesión del Aeropuerto



Resolución Directoral

Internacional Jorge Chávez suscrito entre el Estado peruano y Lima Airport Partners S.R.L;

Que, en efecto, como ya ha sido mencionado en considerandos anteriores, el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez tiene por objeto establecer los derechos y obligaciones de las partes en relación con el acto administrativo mediante el cual se otorga la Concesión por el Concedente al Concesionario;

Que, parte inherente y esencial al mencionado acto de otorgar la concesión del Concedente al Concesionario estriba en el diseño y construcción de las mejoras por parte del Concesionario. Ello supone la realización de una serie de inversiones por parte del Concesionario, según las condiciones y mecanismos desarrollados en el contrato;

Que, la cláusula 5.6 Mejoras del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez establece: *“Con sujeción a las disposiciones adicionales de esta Cláusula 5, el Concesionario realizará las Mejoras indicadas a continuación, conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato y a los Requisitos Técnicos Mínimos, salvo que se autorice de otra manera por escrito por el Concedente contando con la opinión técnica de OSITRAN”;*

Que, las mejoras antes mencionadas aluden a mejoras obligatorias, mejoras eventuales y mejoras complementarias;

Que, en el presente caso, de acuerdo a lo manifestado por el Regulador (OSITRAN), el terminal de pasajeros corresponde al supuesto de una Mejora Obligatoria;

Que, el pronunciamiento de la DGAC a través del Oficio No. 0280-2021-MTC/12 e Informe No. 0468-2021-MTC/12.08 tiene relevancia en cuanto a la opinión desde el punto de vista técnico-operativo de la propuesta presentada por Lima Airport Partners S.R.L.;

Que, se desprende del recurso de reconsideración interpuesto por LAP que no está de acuerdo con el pronunciamiento técnico emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, lo que nos sitúa en un escenario en el que existen dos posiciones contrapuestas;

Que, entre otros aspectos previstos en las diferentes cláusulas del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, éste cuenta con su propio



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://sodsdtd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

mecanismo de solución de controversias descrito en la Cláusula 17, que establece, entre otros, lo siguiente:

“ 17.1 Negociación. Cualquier conflicto o controversia que surja entre las Partes con relación a la interpretación, ejecución, cumplimiento o cualquier otro aspecto relacionado a la existencia, validez o nulidad del presente Contrato, será negociado directamente entre éstos o en forma asistida por OSITRAN dentro de un plazo de cuarenta y cinco (45) días calendario contado a partir de la notificación de la controversia hecha por escrito de una Parte a la otra o de la primera notificación de las Partes en caso de conciliación”.

Que, asimismo, el Contrato de Concesión cuenta con distintas Adendas que a lo largo del tiempo han permitido viabilizar el desarrollo armonioso del objeto de la concesión, las que han sido efectuadas siguiendo el procedimiento establecido en la cláusula 24.7 del Contrato de Concesión;

“24.7 Modificaciones

Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a OSITRAN, con copia al Concedente, con el debido sustento técnico. El Concedente resolverá la solicitud contando con la opinión técnica de OSITRAN y comunicación previa a los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmada por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

(...)”

Que, la conclusión a la que arriba la Dirección General de Aeronáutica Civil en el Informe N° 468-2021-MTC/12.08 y en el Oficio N° 280-2021-MTC/12, se encuentra inmersa en el ámbito del Contrato de Concesión y de considerarse que existe alguna divergencia, conflicto o controversia relacionado con la ejecución del mismo, debe acudir a las herramientas propias de la relación contractual;

Que, el mencionado contrato, no prevé la interposición de un recurso impugnativo respecto de las decisiones técnicas que adopte algún órgano del Concedente; en el caso particular, la DGAC;

Que, la interposición de un recurso administrativo se realiza al amparo de la facultad de contradicción establecida en el TUO de la Ley No. 27444, cuya finalidad es la de cuestionar un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo en vía administrativa;



Resolución Directoral

Que, en el presente caso, Lima Airport Partners S.R.L., a través de su recurso de reconsideración, cuestiona el pronunciamiento técnico emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil en el marco de un contrato de concesión;

Que, en efecto, existe por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil una comprensión distinta de los elementos y argumentos que brinda Lima Airport Partners SRL en cuanto al sustento de una actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, inclusive en aquellos que conforman el documento del visto;

Que, para explicitar en qué estriba la comprensión distinta a la que se ha hecho referencia en el considerando anterior, se procederá a analizar los argumentos legales y los argumentos técnicos expuestos por Lima Airport Partners S.R.L.;

SOBRE LOS ASPECTOS LEGALES DE LA CUESTIÓN:

Que, el artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), aprobado con Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, desarrolla los Principios del procedimiento administrativo, dentro de los cuales, el Principio de legalidad establece que las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas;

Que, el principio de legalidad es complementado por el Principio del ejercicio legítimo del poder, por el cual la autoridad administrativa ejerce única y exclusivamente las competencias atribuidas para la finalidad prevista en las normas que le otorgan facultades o potestades, evitándose especialmente el abuso del poder, bien sea para objetivos distintos de los establecidos en las disposiciones generales o en contra del interés general;

Que, en consecuencia, al acudir a la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, su Reglamento, aprobado con Decreto Supremo N° 050-2001-MTC y otras normas propias de la materia, se aprecia que no existen competencias otorgadas a la Dirección General de Aeronáutica Civil para interpretar los alcances referidos a los Contratos de Concesión de la infraestructura aeroportuaria;

Que, sin perjuicio de ello, esos alcances han sido expuestos por OSITRAN en el Informe N° 00769-JCA-GSF-OSITRAN y el Oficio N° 05630-2021-GSF-OSITRAN y han sido



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

considerados por la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico (DRPA) y la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la medida que la opinión de dicha entidad ha sido otorgada en función de las reglas de colaboración entre las entidades de la Administración Pública, según lo manifiesta OSITRAN;

Que, en tal sentido, cualquier afirmación que la DRPA haya efectuado en el informe N° 468-2021-MTC/12.08 con relación a que la actualización del “Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (actualización del PDA) incumple lo señalado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, se basa en la opinión emitida por el órgano competente a través del Oficio N° 05630-2021-GSF-OSITRAN (E-170255-2021) y el Informe N° 00769-2021-JCA-GSF-OSITRAN del 07.06.2021; opinión que Lima Airport Partners SRL en su solicitud registrada con N° E-136696-2021, del 11 de mayo de 2021, expresamente considera como una opinión a recabar y a quien copia en su carta;

Que, en líneas anteriores ya ha sido transcrita la opinión del OSITRAN que señala que la propuesta del Concesionario respecto a que durante las fases 1 y 2 (período estimado 2025 – 2035) se operará de manera dual con dos terminales (terminal existente y nuevo terminal) no se enmarca en lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión;

Que, con relación a la misión del OSITRAN, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, establece que la misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, entre otros;

Que, adicionalmente, según el literal e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la misma Ley, OSITRAN tiene como una de sus funciones interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación;

Que, es relevante preguntarse entonces si el hecho que posteriormente, mediante el Oficio N° 0209-2021-PC-OSITRAN, OSITRAN haya señalado que su opinión no es vinculante, significa que la opinión emitida con el Oficio N° 05630-2021-GSF-OSITRAN no existe o que puede ser desestimada o no tomada en cuenta por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Nótese que en ningún pasaje del Oficio N° 0209-2021-PD-OSITRAN, se rectifica la opinión previamente brindada;

Que, por el contrario, OSITRAN no solo no rectifica la opinión brindada sino que en el Oficio N° 0209-2021-PD-OSITRAN, el Regulador menciona que si bien la cláusula 1.26 del Anexo 14 señala que el Concesionario puede hacer modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, se debe considerar además lo estipulado en el numeral



Resolución Directoral

5.3 de la cláusula quinta de la adenda 7, la cláusula 5.6.2.1, literal b, y el Anexo 6 del Contrato de Concesión. Es decir, remite nuevamente a una lectura integral mencionando que debe considerarse el literal b) de la Cláusula 5.6.2.1 y el Anexo 6, entre otras;

Que, la Dirección General de Aeronáutica Civil no cuenta con facultades para interpretar los alcances de los contratos de concesión (y por ello debe acudir a la opinión del organismo competente); sin embargo, el informe N° 468-2021-MTC/12.08 no soslaya el hecho que la Adenda N° 07 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez introduce el numeral b) en la cláusula 5.6.2.1 que dice que el Concesionario está obligado a *“Construir las mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones”*;

Que, asimismo, la cláusula 1.34 del Contrato define como mejoras obligatorias aquellas mejoras indicadas en la cláusula 5.6 que se requiera implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor;

Que, el Anexo 6, tal como está redactado actualmente se centra en la construcción de un único terminal y el reacondicionamiento del terminal antiguo para convertirlo en un centro comercial regional;

Que, con relación al alegado carácter referencial del Anexo 6 del Contrato de Concesión, el Informe de OSITRAN, que como ya se dijo, no ha sido rectificado en documento alguno del Regulador, no parecería concordar con dicha postura; y como ya hemos hecho notar, esa entidad existe para regular el cumplimiento de los contratos de concesión;

Que, la mención al carácter referencial del Anexo 6, aparece desarrollada en el informe N° 1679-2021-MTC/19.02 de la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, sin embargo, al acudir al diccionario de la Real Academia Española, se encuentra que la palabra “referencia” señala en algunos de sus significados: Relación, dependencia o semejanza de algo respecto de otra cosa; Base o apoyo de una comparación, de una medición o de una relación de otro tipo. En tal sentido, el hecho de señalar que algo es referencial implica que la acción u objeto de que se trate debe guardar una dependencia o semejanza con dicha cosa que es referencial. Cabe deducir



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

que de acuerdo al idioma castellano, que algo sea referencial significa que hacia allí se debe encaminar la acción y no hacia otro lado;

Que, por lo tanto, es válido deducir que si la Adenda N° 7 ha introducido en la cláusula 5.6.2.1 del contrato de concesión un literal b) precisando que es obligación del Concesionario construir las mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones, es porque el Anexo 6 no es irrelevante para los fines del contrato;

Que, adicionalmente, se puede concluir que el Oficio No. 0209-2021-PD-OSITRAN ratifica lo señalado en el Oficio No. 05630-2021-GSF-OSITRAN, toda vez que al sujetar la aplicabilidad de la cláusula 1.26 del Anexo 14 al numeral 5.3 de la cláusula quinta de la adenda 7, el literal b) de la cláusula 5.6.2.1 y el Anexo 6 del Contrato de Concesión, se estaría estableciendo que si bien cabe modificaciones al plan, éstas modificaciones no incluyen los compromisos asumidos como Mejoras Obligatorias por parte del Concesionario los cuales deben enmarcarse en lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJCH, respetando el diseño conceptual de las operaciones en un único y nuevo terminal propuesto;

Que, de otro lado, el Informe N° 1679-2021-MTC/19.02, con respecto a la actualización del PDA, señaló que correspondía a la DGAC, en el marco de su competencia y de su responsabilidad, de acuerdo a lo establecido en las normas ahí citadas, evaluar los aspectos técnicos operacionales pertinentes que correspondan, para el eficiente desarrollo de la operación del AIJC; así como también, de su planificación en el desarrollo del aeropuerto, lo cual deberá estar alineado con lo normas establecidas por OACI, IATA y las leyes que correspondan en la materia;

Que, sin perjuicio de los alcances relativos al contrato de Concesión, la Dirección General de Aeronáutica Civil cumplió con realizar el análisis del Plan de Desarrollo Aeroportuario presentado por LAP, concluyendo en lo señalado en el Oficio N° 280-2021-MTC/12 y el Informe N° 486-2021-MTC/12.08;

Que, en este orden de ideas, la relevancia de la opinión emitida por la DGAC se centra en los aspectos técnicos operacionales relacionados al caso, según fue requerido a través del Informe N° 1679-2021-MTC/19.02 de la Dirección de Inversión Privada de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, que la propia recurrente menciona en su escrito;

Que, el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01 señala en su artículo 122 que es función de la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la DGPPT, entre otras, efectuar el seguimiento del cumplimiento de



Resolución Directoral

las obligaciones contractuales en los contratos de asociación público privada y los convenios de inversión, y otros afines, suscritos por el ministerio, en el marco de la normatividad vigente;

Que, de acuerdo a sus funciones, emite el Informe N° 1679-2021-MTC/19.02 y en él señala que: *“En ese sentido, conforme a lo expuesto, se precisa que desde las Bases Proceso de Licitación Pública Internacional Especial, se ha previsto que el Concesionario tiene la facultad de presentar actualizaciones a su Plan de Desarrollo Aeroportuario, e inclusive, conforme a lo establecido en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda 7, se prevé que éste puede presentar modificaciones a su plan durante la vigencia de la concesión, que sean ventajosas para la operación y beneficien directamente a los usuarios, demostrándose de esa tal manera, que la planificación aeroportuaria es dinámica ajustándose a la realidad aérea”,* agregando que: *“Por consiguiente; siendo que el Concesionario en su actualización de PDA, propone, entre otros, la modificación de la operación del AIJC, corresponderá a la DGAC, en su calidad de Autoridad de Aeronáutica Civil, evaluar si dichas modificaciones son: i) ventajosas para la operación del aeropuerto, ii) si benefician al usuario, y iii) si estas modificaciones se encuentran alineadas con las normas de OACI e IATA y la norma específica en la materia”.*

Que, el Oficio N° 280-2021-MTC/12 y el informe N° 468-2021-MTC/12.08 han cumplido con realizar la evaluación del Plan de Desarrollo Aeroportuario presentado por Lima Airport Partners SRL pronunciándose técnicamente respecto a si las modificaciones son ventajosas para la operación del aeropuerto y redundan en beneficio directo para el público usuario y como resultado se ha considerado que ello no sucede;

Que, por otro lado, en ningún extremo del Informe N° 468-2021-MTC/12.08 y el Oficio N° 280-2021-MTC/12 se niega la naturaleza dinámica de los documentos de planificación aeroportuaria;

Que, por el contrario, la DGAC a través de la DRPA, tiene un manejo frecuente y ágil de esos instrumentos para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. Sin embargo, no debe confundirse el concepto general de ‘Plan Maestro’ con las cláusulas contractuales que pudieran afectar la planificación aeroportuaria. En efecto, los conceptos y teoría sobre planificación aeroportuaria que sean desarrollados por la FAA y la OACI o cualquier otra institución son válidos de forma general para cualquier aeropuerto, sea este concesionado o no; no obstante, en el caso bajo análisis la actividad de planificación se encuentra sujeta a un contrato específico. Basta leer la



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

cláusula 1.34 que cita la empresa LAP en su recurso para verificar que el contrato ha establecido una mecánica para desarrollar la planificación aeroportuaria;

Que, con relación a que el futuro de la operación aeroportuaria no puede sustentarse en soluciones planteadas de manera referencial en el año 2000, la DGAC no ha negado en parte alguna de su opinión técnica que los planes maestros u otros documentos de planificación tengan variaciones; sin embargo, esas variaciones deben ajustarse al marco contractual que rige la relación entre el Concedente y el Concesionario;

Que, cuando en el Informe N° 468-2021-MTC/12.08 se afirma que la existencia de dos (02) terminales incumple lo señalado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión en cuanto a: i) *“Mantener las operaciones integradas dentro de un solo terminal aumentará la comodidad del pasajero, la eficiencia operativa de las aerolíneas y el uso eficiente del personal del aeropuerto. Por lo tanto, este enfoque es adoptado como tema principal de la planificación del terminal a lo largo de toda la concesión”*; y, ii) *La principal razón para mudar las operaciones del terminal a un terminal único, es evitar el fraccionamiento de las operaciones nacionales e internacionales en dos terminales. Al integrar las operaciones se minimizará la confusión y se acortarán los tiempos de traslado de pasajeros, se proporcionará a las aerolíneas la eficiencia de trabajar bajo un mismo techo, y se obtendrá un desempeño eficaz del personal de las aerolíneas y del aeropuerto*”, la DRPA está transcribiendo lo que dice el Anexo 6, párrafos que recogen los alcances técnicos de la cuestión y muestran las ventajas de la operación en un terminal único;

Que, al margen de la discusión relativa a la posibilidad de que el Plan de Desarrollo Aeroportuario trastoque o no trastoque el Contrato de Concesión como documento legal, la DRPA ha manifestado su opinión técnica con relación a la afectación a las ventajas que supone operar desde un único terminal, descritas en el Anexo 6, tal y como fue indicado por la DGPPT;

Que, con relación a que el Contrato de Concesión permite una operación aeroportuaria dual, nuevamente se señala que no corresponde a la DGAC emitir una opinión sobre los alcances del Contrato; sin perjuicio de ello, ya que es un argumento que expone LAP en su recurso, pasamos a realizar una interpretación libre del Contrato de Concesión considerando todo el Anexo 14 - y no la única parte en la que se menciona la palabra “terminales” en plural, y su lectura conjunta con el Anexo 6.

Que, el párrafo 1.18 dice lo siguiente:

*“1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros
(...)”*



Resolución Directoral

Conexiones entre terminales. El Concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión de los edificios internacionales y domésticos, los que deberán existir al momento de apertura del terminal nacional (aproximadamente en el 14avo. de vigencia de la Concesión), y durante todas las subsecuentes fases de desarrollo. Oficinas para las líneas aéreas. Oficinas administrativas y operacionales del terminal en condiciones y número adecuados para cumplir con los requerimientos de la demanda de las líneas aéreas. Pantallas de información comercial, pública y de las líneas aéreas. • Sistema de pantallas de información de vuelo (FIDS) • Sistema de pantallas de información de equipaje (BIDS) • Sistemas de pantallas de información de puertas de embarque (GIDS)”

Que, lo que se entiende es que el Contrato se está refiriendo a la conexión que debe existir entre los distintos extremos de un terminal en forma de “H”, o en su caso “Y”, que conecten la parte nacional con la internacional del aeropuerto;

Que, con relación a que la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión, suscrita el 25 julio de 2017, mantuvo la posibilidad de que la operación aeroportuaria se realice con más de un terminal, se menciona que eso no se ve reflejado en la aprobación del Plan de Desarrollo Aeroportuario aprobado con Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12, del 06 de noviembre de 2018, que se encuentra vigente, toda vez que el mismo mantuvo su apego a lo señalado en el Anexo 6, es decir la operación con un solo terminal.

Que, se hace notar que el PDA vigente fue aprobado en el año 2018, lo que es una muestra que a pesar del tiempo transcurrido desde que fue firmado el contrato de Concesión, se mantuvo el apego al concepto de terminal único, lo que demuestra que el simple paso del tiempo no afectó las ventajas que supone trabajar desde un terminal único;

Que, con relación a que el Contrato de Concesión permite la actualización del PDA, nuevamente es importante mencionar que, según el literal e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, OSITRAN tiene como una de sus funciones interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación y no otra entidad privada ni pública; y dicha entidad ya se ha pronunciado con relación al tema. El informe N° 468-2021-MTC/12.08 se apega a dicha opinión que por cierto fluye del propio texto del Contrato;

Que, no obstante, habiendo la DGPPT señalado que correspondía a la DGAC pronunciarse sobre las ventajas técnicas de la propuesta, se procedió a realizar dicho



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

análisis concluyendo en el Informe N° 468-2021-MTC/12.08 y el Oficio N° 280-2021-MTC/12 que el PDA propuesto no resulta técnicamente procedente;

Que, sobre la afirmación que Lima Airport Partners SRL ha cumplido con presentar las ventajas y beneficios de una operación temporal de dos terminales, cabe mencionar que ese es justamente el punto central del análisis que hace la DGAC en el Informe N° 468-2021-MTC/12.08 habiendo concluido que técnicamente no es procedente la actualización del PDA presentado;

SOBRE LOS ASPECTOS TÉCNICOS DE LA CUESTIÓN:

Que, en cuanto a los aspectos técnicos, se resalta que el análisis que se hace a continuación evita ser repetitivo;

Que, como ya ha sido explicado en los párrafos que anteceden, el análisis que se hace toma en cuenta la Cláusula Primera del Contrato de Concesión que señala: 1.34. *"Mejoras Obligatorias" significará aquellas Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requiera implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor*";

Que, adicionalmente, se toma en cuenta lo señalado por OSITRAN en el Informe N° 00769-JCA-GSF-OSITRAN: *"Asimismo, la adenda 7, modificó las mejoras a ser realizadas en el período remanente de la concesión, tanto así que la exigibilidad de la construcción del Nuevo Terminal ya no se encuentra condicionada al volumen de tráfico y otras consideraciones del Anexo 19 – "Criterios para la implementación del Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria" (anexo vigente hasta antes de la Adenda 7), por lo cual la construcción del nuevo terminal a partir de la suscripción de la Adenda N° 07 resulta una mejora obligatoria, independientemente del resultado de las proyecciones de demanda que presente el Concesionario, las cuales solo servirían para el desarrollo del terminal a futuro, habiendo determinado LAP la construcción y operación en un solo terminal, que es lo que se fijó contractualmente y que fue parte de su oferta cuando se adjudicó la concesión del AIJC*";

Que, en tal sentido, ni el alegado éxito alcanzado por el AIJC a nivel de Latinoamérica ni, la presencia del Covid 19, ni la existencia de otros aeropuertos internacionales en el mundo que operan dos o más terminales, son motivos ni causas para que LAP modifique lo establecido en el PDA 2018 aprobado con RD N° 910-2018-MTC/12, dado que dichos factores no cambian de ninguna manera las ventajas y beneficios de la operación con un solo terminal, señaladas por el mismo Concesionario en el PDA 2018;

Que, en efecto, resulta contradictoria la afirmación de la empresa Concesionaria al señalar ventajas para las operaciones y para el usuario con un aeropuerto dual, cuando en el Volumen 1) Capítulo 2, del Anexo 6 del Contrato de Concesión, sobre Desarrollo



Resolución Directoral

Aeroportuario y Edificio del Terminal de pasajeros (pág. 94) y Metas de Planificación (pág.111); así como en el Volumen 2, sobre la Descripción y Análisis de Desarrollo del Plan Maestro Conceptual General (pág.26), se desarrolla un sinnúmero de ventajas de construir un Terminal de pasajeros único y sobre un mismo techo; elementos que además de formar parte del expediente técnico, sirvieron de base para que se le otorgara la Concesión;

Que, por otro lado, los dos accesos independientes, uno por cada terminal, que LAP propone para descongestionar el ingreso al aeropuerto, se contraponen al proyecto "Construcción del puente Santa Rosa, accesos, rotonda y paso a desnivel", el cual viene desarrollando Provías Nacional como ingreso principal al AIJCH. Además, no se puede afirmar que los accesos independientes generarían "*menores dimensiones y recorridos*". Todo lo contrario, para cualquier pasajero que necesite trasladarse de un terminal al otro ello significa mayores distancias y mayores tiempos en su recorrido;

Que, con relación a los argumentos respecto a la configuración en forma de "H", LAP omite señalar que el PDA aprobado en el 2018, lo mismo que el Plan Maestro aprobado en el 2008, continúan manteniendo el concepto de terminal único. Aunque la morfología del terminal y de la plataforma haya cambiado, en estos documentos de planificación no se cambia el concepto de terminal único establecido en el Anexo 6. El PDA aprobado configura un terminal en forma de "Y", como podría haber sido cualquier otra morfología que respete y cumpla el concepto de TERMINAL ÚNICO por las múltiples ventajas que ello representa y que están indicadas en el Anexo 6 del Contrato;

Que, con relación a la necesidad de acomodar las aeronaves códigos E, permitiendo el encaje general entre las dos pistas, las cuales, según LAP, se basan en nuevos estudios de demanda, es preciso indicar que dichos estudios no han sido presentados por LAP. Cabe mencionar que el nuevo terminal del aeropuerto de Santiago de Chile es un ejemplo de la configuración en H, prevista para atender aeronaves de similares características a las del AIJC; por tanto, vincular el cambio de la configuración a la evolución del sector no resulta consistente;

Que, respecto a la optimización del diseño de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, la DGAC no cuenta con el diseño final de la plataforma a través del cual se sustente dicha optimización. Por lo tanto, la variación en la configuración basada en el incremento de las aeronaves Código E, no se sustenta en un estudio que lo valide;



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://sodsdtd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

Que, resulta claro y obvio que cualquier configuración del terminal y plataforma debe cumplir las recomendaciones técnicas de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI. De otro lado, las ventajas operativas que se obtienen con la operación de un solo terminal sirven como sustento de la propuesta técnica de LAP (Anexo 6), el Plan Maestro 2005 y el Plan de Desarrollo Aeroportuario 2018, aprobado con RD 910-2018-MTC/12, cuya ejecución fue autorizada por la DGAC mediante RD 1059-2018-MTC/12, sobre las mismas condiciones de terrenos disponibles;

Que, con relación al transcurso de 20 años desde el año 2000, se precisa que el Plan Maestro aprobado en el año 2008 y el PDA aprobado en el año 2018, no modificaron el concepto principal de un terminal central único, habiendo transcurrido 18 años desde el año 2000; por ello, no resulta consistente ni razonable señalar que *"Desde el año 2000, a hoy, han transcurrido 20 años que el sector aeronáutico ha experimentado cambios estructurales..."* y, que a ello se deberían los cambios que se pretende con la actualización del PDA;

Que, con relación a la propuesta que LAP considera más razonable, es importante mencionar que según expresa OSITRAN, al amparo de la cláusula 5.6.2.1 "Mejoras Obligatorias" del Contrato de Concesión del AIJC, modificada mediante la adenda 7 suscrita con fecha 25 de julio de 2017, establece que el Concesionario está obligado a:

"(...)
b) Construir las mejoras que en su caso establezca el Anexo 6, el Plan Maestro y sus actualizaciones".

Que, por otra parte, en el Perú, como ejemplo de flexibilidad y posibilidades de modificación de un Plan Maestro de Desarrollo (PMD) de aeropuertos, se puede mencionar los casos de la aprobación del Plan Maestro actualizado de los aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia; sin embargo, es necesario aclarar que dichas actualizaciones se dieron en el marco del propio Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias donde, de manera obligatoria e indubitable, se dispone la obligación de actualizar los Planes Maestros dentro de los cinco (05) años de haberse aprobado la primera versión, luego del período inicial de la concesión. Durante la vigencia de la primera versión de estos PMD, solamente se ejecutó la ampliación del Aeropuerto de Pisco;

Que, a la fecha se tiene aprobada la segunda versión de dichos PMD, de las cuales el proyecto de modernización y ampliación del Aeropuerto de Chiclayo se halla en proceso de ejecución en base a su PMD actualizado. De ninguna manera se permitiría que, habiéndose aprobado un PMD y en pleno proceso de ejecución del proyecto, se modifiquen los alcances de los trabajos, pues ello se entendería como incumplimiento contractual;



Resolución Directoral

Que, con relación a que la presentación de una propuesta de operación dual temporal no se contradice con lo indicado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, se manifiesta que de acuerdo a lo señalado por OSITRAN, la propuesta de funcionamiento de 02 (dos) terminales sí contradice lo establecido en el Anexo 6. En este documento contractual, en el numeral 2.2.1-B.3 Fase de Desarrollo del Año 11 al Año 15 de la concesión, se señala: *"La actividad más significativa de esta fase es el desarrollo de la zona central que se centra en un nuevo terminal de pasajeros, incluyendo otras instalaciones"*;

Que, como ya se ha señalado, el Contrato de Concesión, en la Cláusula Primera – Definiciones, establece: *"1.34. Mejoras Obligatorias" significará aquellas Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requiera implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor"*;

Que, ello, con base en la Adenda 7, que incluye el literal b), estableciendo como Mejora Obligatoria la implementación del Anexo 6, en línea con lo señalado por OSITRAN, no admitiría consideraciones de tráfico, ni porcentajes de uno u otro tipo de conexiones, para la obligación de la construcción de un Terminal Único entre las dos pistas de aterrizaje;

Que, de otro lado, el traslado de un terminal a otro, sea por el interior o exterior del aeropuerto, nunca será más ventajoso, cómodo, ni beneficioso para los usuarios, que movilizarse dentro de un único terminal;

Que, además, lo manifestado por LAP respecto a la presentación del Plan Maestro en el año 2026, no se condice con lo establecido en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato, modificado mediante Adenda 7, el cual menciona: *"(...) Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto. Para los periodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda"*;

Que, como ya ha sido señalado, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios del OSITRAN mediante Informe N° 00769-2021-JCA-GSF-OSITRAN, señala: *"En el contrato de concesión del AIJC no se establece una actualización del Expediente del Diseño Conceptual correspondiente a la expansión del aeropuerto. Cabe señalar, el expediente de diseño conceptual correspondiente a la expansión del aeropuerto, fue presentado por LAP como PDA correspondiente a la expansión del aeropuerto, el cual, con opinión*



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

del regulador, fue aprobado por la DGAC mediante RD N° 910-2018-MTC/12 y que actualizó el Plan Maestro del AIJC”;

Que, cuando LAP afirma que no existirían procesos de inspección adicionales para los pasajeros que se trasladarían de un terminal a otro, LAP excede sus atribuciones puesto que las necesidades de los procesos de inspección son determinadas por las autoridades respectivas;

Que, con relación a que la alternativa temporal contemplada en el PDA 2021 no fracciona en el T2 y T1 las operaciones nacionales e internacionales y haber trabajado un modelo de distribución que refleja un traslado entre terminales de 24 pasajeros/hora, se precisa que el hecho de trasladar pasajeros entre terminales, aunque sea en un porcentaje mínimo, no resulta una ventaja operativa ni redundante en un beneficio directo al usuario frente a lo establecido en el PDA vigente, en el cual no se realizan traslados de pasajeros entre terminales;

Que, igualmente, el OSITRAN, mediante Informe N° 00769-2021-JCA-GSF-OSITRAN ha señalado que, *"En relación al tema operativo, el Contrato de Concesión, en el Anexo 6, establece que solo se opere con un solo terminal, dados los beneficios operativos de operar que han sido expuestos y sustentados por LAP en el citado anexo y los planes maestros respectivos en su oportunidad; en tal situación, la propuesta de operar con dos terminales representa una condición menor con respecto a lo ofertado contractualmente."*

Que, como ya se mencionó, según lo señalado por OSITRAN, la construcción del nuevo terminal no está condicionada a ningún estudio de capacidad; sin embargo, de acuerdo al numeral 5.4 del artículo 5 del TUO de la Ley N° 27444, aprobado por DS N° 004-2019-JUS, el contenido del acto administrativo debe comprender todas las cuestiones de hecho y derecho planteadas por los administrados y por ello es una obligación de la Administración dar respuesta a toda la argumentación del usuario. Atendiendo a dicho precepto legal, en cuanto al sustento que apoya el modelo de distribución expuesto por LAP, se trata de un documento de parte, muy limitado en su alcance;

Que, respecto a que el PDA 2021 propone el plan más eficiente para el AIJC en el corto y mediano plazo, se tiene en cuenta lo señalado por OSITRAN, organismo que señala que la propuesta de funcionamiento de 02 (dos) terminales contradice lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión. En efecto, el Informe N° 00769-2021-JCA-GSF-OSITRAN señala: *"(...) la propuesta del Concesionario respecto a que durante las fases 1 y 2 (período estimado 2025-2035) se operará de manera dual con dos terminales (terminal existente -T1- y nuevo terminal -T2-) no se enmarca en lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJC"*, habiéndose hecho ya referencia al numeral 2.2.1-B.3 Fase de Desarrollo del Año 11 al Año 15 de la concesión y a la Cláusula 1.34 del Contrato de Concesión;



Resolución Directoral

Que, todo ello, con base en la Adenda 7, que incluye el literal b), estableciendo como Mejora Obligatoria la implementación del Anexo 6, no admitiría consideraciones de tráfico, ni porcentajes de uno u otro tipo de conexiones, para la obligación de la construcción de un Terminal Único entre las dos pistas de aterrizaje;

Que, en concordancia con el Anexo 6, el traslado de un terminal a otro, sea por el interior o exterior del aeropuerto, nunca será más ventajoso, cómodo, ni beneficioso para los usuarios, que trasladarse por dentro del mismo terminal;

Que, asimismo, lo manifestado por LAP respecto a la presentación del Plan Maestro en el año 2026 no se condice con lo establecido en el numeral 1.26 del Anexo 14 del contrato, modificado mediante Adenda 7. En línea con dicho numeral, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios del OSITRAN, mediante Informe N° 00769-2021-JCA-GSF-OSITRAN, señala: *"En el contrato de concesión del AIJC no se establece una actualización del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del aeropuerto. Cabe señalar, el expediente de diseño conceptual correspondiente a la expansión del aeropuerto, fue presentado por LAP como Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del aeropuerto, Jorge Chávez, el cual, con opinión del Regulador, fue aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12 y que actualizó el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez"*;

Que, adicionalmente, en el mismo Informe de OSITRAN se señala: *"En relación al tema operativo, el Contrato de Concesión, en el Anexo 6, establece que solo se opere con un solo terminal, dados los beneficios operativos de operar que han sido expuestos y sustentados por LAP en el citado anexo y los planes maestros respectivos en su oportunidad; en tal situación, la propuesta de operar con dos terminales representa una condición menor con respecto a lo ofertado contractualmente"*;

Que, por otro lado, respecto al Anexo B presentado por LAP, la DGAC no pretende negar el dinamismo de los Planes Maestros, sino que estos y sus actualizaciones, como sucede a nivel mundial, se desarrollan bajo lineamientos de mejoras y ventajas operativas, que conlleven a un beneficio hacia los usuarios;

Que, en ese sentido, ya se ha mencionado el caso de la aprobación del Plan Maestro (PMD) actualizado de los aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, lo que se sujeta a sus propias reglas contractuales;



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

Que, por otro lado, lo señalado por LAP *"Lo que no es tan habitual ni sustentable es que se mantenga el concepto de planificación definido hace 20 años"*, no resulta cierto, debido a que dicho concepto no data de hace 20 años, sino que el mismo se ha ido manteniendo desde el inicio de la concesión durante todos los Planes Maestros aprobados hasta la fecha, debido a sus ventajas y beneficios operativos, tal como lo señala textualmente el mismo Concesionario en el PDA 2018 (hace solo 03 años atrás):

"En línea con la propuesta planteada en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJC, así como en lo previsto en el Plan Maestro 2005, el AIJC contará con un terminal único de pasajeros. Entre las razones para ratificar la propuesta de un terminal único se tienen a las siguientes:

- Se reducen costos para las aerolíneas y empresas de handling o apoyo a la aeronave en tierra, al no dividir sus operaciones y plantillas entre dos localizaciones.*
- Los procesos de conexión de pasajeros entre vuelos se realizan de una manera más sencilla y se ahorran tiempos del no tener que desplazarse entre dos edificios terminales separados por una distancia considerable.*
- Se hace más cómodo y fácil para el pasajero, ya que solo existe un terminal y sabe a dónde debe dirigirse a la hora de tomar el vuelo".*

Que, por lo expuesto, se considera que el incumplimiento de lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, afectaría el interés público y del Estado (como Concedente);

Que, con relación a la situación excepcional y sin precedentes causada por la Pandemia, se reitera que la propuesta de funcionamiento de 02 (dos) terminales contradice lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, tal como lo menciona el OSITRAN en su Informe N° 00769-2021-JCA-GSF-OSITRAN: *"(...) la propuesta del Concesionario respecto a que durante las fases 1 y 2 (período estimado 2025-2035) se operará de manera dual con dos terminales (terminal existente -T1- y nuevo terminal -T2-) no se enmarca en lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJC"*; además del numeral 2.2.1-B.3 Fase de Desarrollo del Año 11 al Año 15 de la concesión ya citado;

Que, durante el año 2020 el tráfico de pasajeros totales (nacional e internacional) en el AIJCH se redujo en 70.2% a consecuencia de la Pandemia (COVID-19) en comparación al periodo 2019; sin embargo, se espera que al cierre del año 2021 el tráfico aéreo en el principal aeropuerto del Perú crezca a una tasa anual de 48.6%; esto impulsado por la actividad económica, el levantamiento gradual de las restricciones sanitarias, el turismo receptivo (principalmente nacional) y la recuperación de la economía mundial;

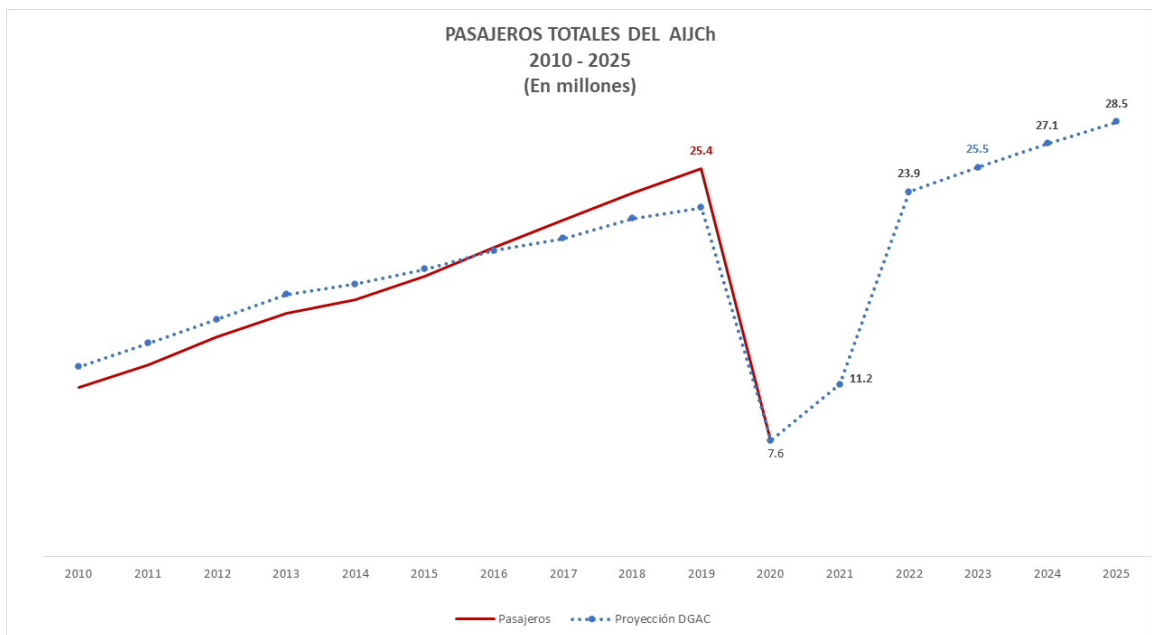
Que, en este escenario, se espera que la demanda de tráfico aéreo alcance los niveles pre-pandemia (2019) en el año 2023, dado que se espera un crecimiento promedio del PBI Nacional (5.5% durante el periodo 2021-2025), así como la recuperación de las



Resolución Directoral

actividades económicas relacionadas al turismo, según el último reporte de inflación del BCRP y también los planes de expansión de nuevas rutas y frecuencias aéreas solicitadas por las principales aerolíneas que operan en el AIJCH;

Que dichas estimaciones del crecimiento de la demanda se reflejan en el siguiente gráfico:



Que, como se ha mencionado reiteradamente, el Contrato de Concesión, en la Cláusula Primera – Definiciones, señala:

“1.34. Mejoras Obligatorias” significará aquellas Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requiera implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor”.

Que, ello, en base a la Adenda 7, que incluye el literal b), estableciendo como Mejora Obligatoria la implementación del Anexo 6 del Contrato, no admitiría consideraciones



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://soddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

de tráfico, ni porcentajes de uno u otro tipo de conexiones, para la obligación de la construcción de un Terminal Único entre las dos pistas de aterrizaje;

Que, en tal sentido, en línea con el numeral 1.34 y lo señalado por OSITRAN, no corresponde evaluar otros factores como el de la pandemia. Asimismo, en concordancia con el Anexo 6, el traslado de un terminal a otro, sea por el interior o exterior del aeropuerto, nunca será más ventajoso, cómodo, ni beneficioso para los usuarios, que trasladarse por dentro del mismo terminal;

Que, más allá de lo establecido en dicho numeral, respecto a lo señalado por LAP sobre la conexión entre terminales, debemos mencionar que la única posibilidad de excepción de una inspección de un pasajero o tripulante proveniente de un vuelo internacional cuando tenga que embarcar en otra aeronave (vuelo de conexión o transbordo) en el mismo terminal u otro para continuar con su viaje, es que el Estado peruano tenga en vigor un acuerdo de control de seguridad único. Por lo que lo afirmado por LAP "(...) *ni requerir de inspecciones adicionales...*", no es correcto cuando se trate de pasajeros o tripulantes de vuelos en conexión;

Que, cualquier pasajero que debe trasladarse de un terminal a otro, por la parte pública requerirá volver a ser inspeccionado antes de ingresar a la zona de seguridad restringida del terminal, lo cual incrementa el tiempo de conexión para este pasajero, no representando ello ninguna ventaja ni beneficio para el usuario;

Que, LAP afirma que los pasajeros que realicen transbordo entre ambos terminales no requerirán realizar el recojo de equipaje; a este respecto, la DGAC no se puede pronunciar por ser un tema de competencia de SUNAT; sin embargo, cabe mencionar que de lo observado en la actual operación, todo equipaje de un pasajero que proviene de un vuelo internacional puede ser elegido por parte de personal de SUNAT para ser sometido a una inspección con un equipo de rayos X o física, en forma aleatoria y esta acción no está bajo el control de LAP, por lo que su afirmación no sería correcta, ni propia, por parte de una acción fuera de su control;

Que, tal como hemos señalado en los considerandos anteriores, el hecho de trasladar pasajeros entre terminales, aunque sea en un porcentaje mínimo, no resulta una ventaja operativa, ni redundante en un beneficio directo al usuario, frente a lo establecido en el PDA vigente, en el cual no se realizan traslado de pasajeros entre terminales;

Que, no es pertinente citar la forma de operación de otros aeropuertos en el mundo para sustentar la modificación de los compromisos asumidos con el Contrato de Concesión del AIJC. Ello, porque las modalidades de operación en esos aeropuertos seguramente responden a condiciones particulares, tal como el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se sujeta a condiciones particulares que incluyen las cláusulas aplicables del Contrato de Concesión;



Resolución Directoral

Que, respecto a los alcances de la operación de la Rampa, a través de la "Subasta de Rampa", corresponde al OSITRAN la supervisión de la misma. En ese sentido, la DGAC no es competente para manifestarse en relación a los términos que rigen dicho proceso; sin embargo, resulta pertinente señalar que la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), mediante Carta N° 0087-2021-GG/AETAI (E-352174-2021), dirigida al MTC, muestra su preocupación por la operación dual del terminal de pasajeros del AIJC, ya que consideran que serán los primeros afectados con las modificaciones del PDA aprobado;

Que, con relación al cuadro comparativo entre el PDA aprobado en el año 2018 y el PDA del año 2021 propuesto por LAP, que incluye comentarios de LAP, se ratifica que la propuesta de funcionamiento de 02 (dos) terminales contradice lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, tal como lo menciona el OSITRAN en su Informe N° 00769-2021-JCA-GSF-OSITRAN: "(...) *la propuesta del Concesionario respecto a que durante las fases 1 y 2 (período estimado 2025-2035) se operará de manera dual con dos terminales (terminal existente -T1- y nuevo terminal -T2-) no se enmarca en lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJC*"; además del numeral 2.2.1-B.3 Fase de Desarrollo del Año 11 al Año 15 de la concesión, ya citado;

Que, sin perjuicio de lo anteriormente señalado, respecto al cuadro comparativo, sobre la proyección de demanda se verifica que LAP basa su solicitud de actualización del PDA en la disminución de la demanda generada por el COVID 19. Sin embargo, del análisis de la demanda presentado por LAP en el PDA 2018 vs. la propuesta de actualización; para el año 2025, año en el cual entrará en operación el nuevo terminal, se proyecta una disminución del 10% de pasajeros anuales respecto a lo previsto en el PDA 2018; es decir, el tráfico de pasajeros estaría prácticamente recuperado. En tal sentido, esa pequeña disminución en el tráfico no justifica cambiar el concepto operativo de un solo terminal a una operación dual;

Que, sobre el área de construcción del nuevo terminal, en el numeral 8. *Área de terminal de pasajeros* de la propuesta de actualización, LAP menciona: "*El nuevo terminal contemplará un área total construida de aproximadamente 160,000 m² para la primera fase y 190,000 m² para la segunda fase (...)*" y el mismo numeral del Anexo G presentado por LAP, señala lo siguiente: "*Se presenta este concepto con la visión al año de diseño 2035, con una superficie aproximada de entre 180,000 y 190,000 m², frente a los 180,000 m² que se estimaron en el PDA de 2018 para el año 2041*;



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

Que, continua LAP, *“El terminal existente seguirá operando con sus 90,300 m2 a diferencia de lo explicado en el PDA de 2018, y en él se llevarán a cabo diferentes inversiones para asegurar que la operación cumple con los niveles óptimos de servicio indicados por IATA” y “Cabe resaltar, que la medición presentada en el anterior PDA era sobre un concepto muy inicial y en el que la manera de contabilizar áreas era diferente.”*

Que, como se puede observar en la propuesta de actualización del PDA, LAP no es claro en indicar si los 90,300 m2 existentes están incluidos dentro de su nuevo concepto de terminal que tendría una superficie aproximada de entre 180,000 y 190,000 m2;

Que, igualmente, señala que la manera de contar áreas en el PDA 2018 es diferente respecto a su propuesta de actualización del PDA, por lo tanto, a juicio de la DRPA, su comparación no reflejaría las diferencias reales;

Que, como sustento de esta opinión, se muestran los siguientes cuadros comparativos del PDA 2018 vs. la propuesta de actualización:

PDA 2018				ACTUALIZACIÓN PDA			
Operación con Terminal único:				Operación con 02 Terminales:			
	Area terminal	Pasajeros /año	PHP		Area terminal	Pasajeros /año	PHP
ÚNICO TERMINAL (T)	180,000 m2	37 M	8,136	T1 (Existente)	90,300 m2	15 M	2,801
				T2 (*)	160,000 m2	18 M	3,626

PHP: Pasajeros Hora Punta

(*)Solo se construye T2

M: Millones de pasajeros anuales

Que, del cuadro anterior, se puede apreciar que, en el PDA 2018, LAP propone la construcción de 180,000 m2 de terminal, que pueda atender a 37 millones de pasajeros anuales al año 2041; sin embargo, esto no resulta proporcional con la propuesta de actualización, en la cual refiere que construirá 160,000 m2 para una capacidad de 18 millones de pasajeros anuales;

Que, asimismo, la capacidad estimada de Pasajeros Hora Punta (PHP) que atendería en 180,000 m2 sería de aproximadamente 8,136 pasajeros; esto no se condice con lo establecido en la propuesta de actualización, en la cual, plantea que en 160,000 m2 tener una capacidad para atender a 3,626 PHP;

Que, de igual manera, con respecto a las áreas funcionales declaradas en el PDA 2018 vs. la propuesta de actualización, se tiene lo siguiente:



Resolución Directoral

PROCESOS	Unidad	PDA 2018	ACTUALIZACIÓN PDA	VARIACIÓN
Manejo de equipajes	m2	82,300	25,950	-68%
	fajas	19	8	-58%
Migraciones (salidas+llegadas)	m2	3,900	1,660	-57%
	Mostradores	87	48	-45%
Salas de embarque	m2	17,300	16,950	-2%
Puertas de embarque	Puertas	67	57	-15%
Aduanas	m2	1,100	230	-79%
	Máquinas RX	10	2	-80%
Control de seguridad	m2	3,700	1,900	-49%
	Máquinas RX	30	13	-57%
	Arcos	16	13	-19%
Control de pases de abordaje	m2	800	110	-86%
Pasajeros de conexión	m2	1,000	1,500	50%
	Máquinas RX	10	7	-30%
	Arcos	5	7	40%
Hall de llegadas	m2	6,500	2,750	-58%

A modo de resumen del cuadro anterior, se presenta lo siguiente:

	PDA 2018	ACT. PDA
Áreas (m2)	116,600	51,050
N° de Fajas	19	8
N° Mostradores	52	30
N° Máquinas RX	50	22
N° Arcos	21	20

Obs: No se incluyen áreas corespondientes a espacios comerciales, circulaciones, oficinas, cuartos técnicos, etc.

Que, como se puede observar, las áreas funcionales declaradas en el PDA 2018 suman 116,600 m2 frente a los 51,050 m2 declarados en la propuesta de actualización. Esto representa aproximadamente una reducción del 56% de áreas funcionales a construir respecto al PDA 2018 vigente. Asimismo, la propuesta de actualización, representa una



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

reducción sustancial en la cantidad de fajas, mostradores, máquinas de RX y en menor medida de los arcos de seguridad;

Que, en ese sentido, siendo las áreas funcionales de la propuesta de actualización aproximadamente 51,050 m², esto no se condice con lo señalado por LAP sobre que el terminal tendrá 160,000 m² construidos;

Que, sobre la construcción de la nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves: LAP señala que se trata de un error en las superficies declaradas; sin embargo, el numeral 8 *Plataforma de estacionamiento de aeronaves* del PDA 2018, LAP señala: *"El área total de la nueva plataforma será aproximadamente de 740,200 m² mientras que la existente dispondrá de una superficie tras la remodelación de 270,000 m²."*;

Que, sobre la construcción del nuevo estacionamiento vehicular: Según menciona LAP, existiría un error en las plazas declaradas; sin embargo, en el numeral 11 *Sistema de accesos del lado tierra* del PDA 2018, LAP señala: *"El área de estacionamiento de vehículos se localizará al frente del nuevo edificio terminal y tendrá una dimensión aproximada de 345,000 m². Las plazas de estacionamiento se repartirán entre parqueo en niveles (edificio) y parqueo en superficie. El número aproximado de plazas de estacionamiento será de 6,400. Además, se tendrá un estacionamiento para guardiana con 800 plazas, aproximadamente"*;

Que, el área para el estacionamiento de aeronaves y la cantidad de plazas de estacionamiento de vehículos se encuentran explícitamente señaladas en el PDA 2018 aprobado y vigente;

Que, sin embargo, al margen de los metrados, debe cumplirse lo establecido en el Anexo 6 (operación de un único terminal), esto debido a las ventajas y beneficios que ofrece, los cuales han sido sustentados por el mismo LAP desde el inicio de la concesión en todos los Planes Maestros presentados, incluyendo el PDA vigente;

Que, sin perjuicio de los aspectos contractuales mencionados por OSITRAN, sobre las supuestas ventajas y beneficios que LAP menciona en su Carta C-LAP-ADP-MTC-2021-0754 del 22.07.2021, en cuanto a accesibilidad y accesos menos congestionados, la DGAC no tiene competencia para evaluar ni la accesibilidad ni la transitabilidad en los accesos al aeropuerto, competencia que recae en Provias Nacional. Sin perjuicio de ello, es de público conocimiento que el MTC, a través de Provias Nacional, se encuentra ejecutando dos proyectos que permitirán conectar el acceso principal del aeropuerto, estos son: 1) Construcción del puente Santa Rosa, accesos, rotonda y paso a desnivel, Región Callao, (CUI 2328807) con una inversión de S/ 443.9 millones y 2) Vía Expresa Santa Rosa, con una inversión de aproximadamente S/ 819.7 millones;



Resolución Directoral

Que, ambos proyectos, tienen como objetivos, brindar adecuadas condiciones de transitabilidad y acceso al Aeropuerto Jorge Chávez, que permitan la integración con el desarrollo del transporte aéreo, dotando de un ingreso y salida del Aeropuerto más rápido y reducirá la congestión vehicular en la avenida Elmer Faucett, actual vía de acceso al aeropuerto del Callao;

Que, en ese sentido, el MTC viene desarrollando proyectos que permitan descongestionar el futuro acceso al aeropuerto y sus alrededores por lo que lo manifestado por LAP carece de sustento;

Que, cabe señalar que el nivel de inversiones que se está ejecutando corresponde al concepto de un terminal único para pasajeros en el aeropuerto, según el PDA aprobado mediante RD 910-2018-MTC/12;

Que, con relación a la resiliencia operacional, esto no resulta ser una ventaja frente a lo propuesto en el PDA vigente, según el cual, todas las operaciones se realizan bajo un mismo techo. De otro lado, siempre debe existir planes alternativos para prever las acciones a tomar en caso que existan disrupciones en el terminal. Igualmente, la afirmación de LAP respecto a la resiliencia operacional no se encuentra respaldada por un estudio técnico para el AIJC;

Que, con relación a los procesos de aerolíneas, esto no resulta ser una ventaja frente a lo propuesto en el PDA vigente y aprobado, en el cual se realizan todas las operaciones bajo un mismo techo;

Que, con relación al tiempo mínimo de conexión, un tiempo mínimo de conexión entre terminales no resulta ser un Beneficio respecto a lo propuesto en el PDA vigente, sino por el contrario, este tiempo de traslado entre terminales, por mínimo que sea, incrementaría los tiempos de conexión para los pasajeros;

Que, según lo expuesto, las ventajas y beneficios que LAP afirma en la mencionada Carta y en su documento de Reconsideración, no representan ventajas ni beneficios frente a los propuestos en el PDA vigente;

Que, con relación a la flota de aeronaves, efectivamente, como menciona LAP, las aeronaves clave C no sólo abarcan a los modelos A320 y B737 indicados por la Coordinación Técnica de Navegación Aérea (CTNAV) de la Dirección de Seguridad Aeronáutica, sino que también comprenden a los modelos A321-100/200/NEO, los



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

cuales, debido a su mayor longitud y capacidad para transportar pasajeros y, consiguientemente, mayor peso de aterrizaje, requieren emplear mayores velocidades de aproximación para aterrizar;

Que, esta combinación de peso máximo de aterrizaje junto a mayores velocidades de aproximación, entre otras consideraciones operacionales, dan como resultado una mayor longitud de pista requerida para disipar la energía de la aeronave y lograr el frenado a una velocidad adecuada para maniobrar, dentro de los parámetros de operación segura-eficiente, fuera de la pista, motivo por el cual, aun cuando las aeronaves A321 son consideradas aeronaves clave C, no podrían emplear la única calle de rodaje de salida rápida propuesta para la pista 16R y tendrían que rodar hasta el final de pista, impactando en el tiempo de ocupación de la misma. En ese sentido, el número de operaciones con este tipo de aeronaves debería adicionarse al número previsto de aeronaves clave D y E, que deberán desplazarse hasta el final de pista;

Que, se hace notar que LAP menciona que construirá solo una calle de rodaje de salida rápida (para uso de aeronaves clave C) y que se ha dejado el espacio y el nombre para construir una segunda calle de salida rápida; sin embargo, esto contravendría con la configuración propuesta en el diseño conceptual de LAP del año 2018, en la cual la configuración de la nueva pista de aterrizaje 16R presentaba tres (3) calles de salida rápida;

Que, el número de 37 operaciones corresponde a la capacidad teórica de la pista actual, obtenida mediante el uso de un modelo matemático presentado por la Oficina Regional de la OACI. La aplicación de este mismo modelo matemático a la configuración de calles de rodaje de las pistas 16L y 16R hacia el nuevo terminal dieron como resultado una capacidad teórica de 33 operaciones por hora, o 66 operaciones por hora en total;

Que, la aplicación de este modelo matemático refleja el impacto directo en el número de calles de rodaje y los consiguientes tiempos de ocupación de pista en dicha capacidad;

Que, cabe resaltar nuevamente que si bien LAP (el consultor) empleó el modelo informático REDIM y el software SIMMOD para la definición del número y ubicación de calles de salida rápida para las pistas 16L y 16R, el 16 de enero de 2020 se llevó a cabo una reunión de trabajo en las instalaciones de WeWork con representantes de LAP, CORPAC y la DGAC en la cual se explicó en detalle los criterios y aplicación de esta metodología y por lo tanto LAP no desvirtúa lo observado por la CTNAV de la Dirección de Seguridad Aeronáutica;

Que, en cuanto a la extensión del campo de vuelos y el incremento en los rodajes, dicho comentario no contraviene lo señalado por la CTNAV, el cual resalta el impacto a la capacidad de pista debido a la configuración propuesta por LAP respecto al número y ubicación de la única calle de salida rápida para la pista 16L;



Resolución Directoral

Con relación a los cruces y su efecto negativo en la capacidad de pista, se debe precisar que de acuerdo a la propuesta de LAP, la pista 16R contará con una única calle de salida rápida, lo cual implicaría que cualquier aeronave que ha despejado la pista activa y tuviese que mantener posición en la única calle de salida rápida la bloquearía por tiempo indeterminado;

Que, las razones por las que las aeronaves tendrían que mantener posición en la calle de salida son las siguientes:

- Mantener posición en espera de un puesto de estacionamiento de aeronave libre en la plataforma.
- Aeronaves que aterrizan con fallas (cualquier tipo de emergencia) que le impidan continuar con el rodaje hacia la plataforma. Estas aeronaves tuvieron que liberar la pista activa para dejarla libre.
- Aeronaves con frenos con sobrecalentamiento y que por procedimiento deben mantenerse alejadas hasta que los frenos se enfríen.

Que, por otra parte, de acuerdo a lo presentado por LAP, la calle de salida rápida permitirá la salida de las aeronaves código C y las aeronaves de mayor envergadura deberán continuar su rodaje hasta el final de la pista 16R. Estas aeronaves necesitarán mayor tiempo para salir de la pista ya que el tiempo para despejar la pista por una salida rápida es menor que hacerlo por una calle perpendicular a la pista;

Que, de acuerdo a lo indicado en los considerandos anteriores, el contar con solamente una calle de salida rápida y que las aeronaves grandes tengan que salir de la pista por una calle perpendicular, significaría un impacto negativo por las demoras de las operaciones en tierra durante el carreteo de las aeronaves;

Que, con relación a las soluciones para garantizar la conexión de los pasajeros, tal como lo ha señalado OSITRAN se aplica la cláusula 1.34. *"Mejoras Obligatorias del Contrato de Concesión, significará aquellas Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requiera implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor."* Es decir, para la mejora obligatoria no corresponde analizar otros factores;

Que, sin perjuicio de ello, respecto a lo señalado por LAP sobre la conexión entre terminales, se precisa que LAP no menciona nada respecto a la inspección de seguridad y procesos de entrega de equipajes que debe realizar cualquier pasajero, cuando quiera



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

ingresar a la zona de seguridad restringida o parte aeronáutica de un terminal, previo traslado por la parte pública;

Que, en definitiva, cualquier pasajero que deba trasladarse de un terminal a otro, por la parte pública, requerirá volver a ser inspeccionado antes de ingresar a la zona de seguridad restringida del terminal, lo cual incrementa el tiempo de conexión para este pasajero;

Que, con relación al efecto del uso de una pista u otra sobre los rodajes, se precisa que la mitigación de los efectos negativos sobre los rodajes y pistas podría ser optimizada con el funcionamiento de un solo terminal, de acuerdo, a lo propuesto en el PDA vigente;

Que, con relación a la mitigación de los inconvenientes y la asociación operacional de cada pista con las plataformas, así como los cruces de pista, se precisa que ese impacto surgiría en razón de la nueva propuesta de operación dual y por lo tanto, la mitigación de dichos impactos bajo procedimientos operativos, mientras no exista un estudio que lo demuestre, no resulta ser más ventajosa respecto a lo propuesto en el PDA vigente;

Que, tal como se ha señalado anteriormente, las supuestas ventajas y beneficios que LAP menciona en su Carta C-LAP-ADP-MTC-2021-0754 del 22.07.2021 no han sido demostradas técnicamente. Aparte de expresar que la pandemia del COVID-19 ha influido negativamente en la demanda mundial del transporte aéreo, no presenta estudios cuantitativos ni sólidos sobre las ventajas y beneficios que traería su propuesta de modificar los alcances del Anexo 6 del Contrato de Concesión, en lo referido a la implementación del Terminal Único;

Que, en tal razón, la solicitud de Reconsideración no agrega nada nuevo ni sustancial al documento presentado junto a su carta C-LAP-ADM-2021-0467;

Que, con relación a la exposición efectuada durante el uso de la palabra, LAP presentó los mismos argumentos ofrecidos en el Recurso de Reconsideración, no haciendo mención a los aspectos contractuales observados por OSITRAN, señalando solamente que el Anexo A de su Recurso de Reconsideración sustentaba la factibilidad legal de presentar un nuevo PDA;

Que, conforme se ha explicado anteriormente, los ejemplos de la forma en que operan los aeropuertos en el mundo, así como el modo en que se aplican los Planes Maestros en ellos no deberían ser considerados para el caso particular del AIJC, en razón de que el desarrollo aeroportuario de éste se basa en los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión respectivo;

Que, respecto a que para el año 2025, bajo la operación dual se operaría con 250,000 m² de terminal (T1 + T2), esto no se condice con el argumento de la disminución de la



Resolución Directoral

demanda en que LAP basa su solicitud de actualización del PDA, dado que, si aparentemente se va a tener un menor tráfico de pasajeros, no habría necesidad de tener un terminal más grande a lo previsto en el año 2018;

Que, se omitió mencionar la observación de la CT NAV, relacionada con la única calle de salida rápida de la nueva pista de aterrizaje, lo cual restaría eficiencia a la capacidad operativa de la misma;

Que, tampoco se demostró que las conexiones entre los terminales, tanto por el exterior como por el interior, resulten ventajosas y beneficiosas para los usuarios;

Que, finalmente, las afirmaciones efectuadas sobre los metrados a construir no se reflejan claramente en el PDA propuesto como actualización;

Que, todo lo expuesto precedentemente ilustra respecto a las diferencias que existen entre la Partes en cuanto a la comprensión, y por ende la ejecución, del Contrato de Concesión del Aeropuerto internacional Jorge Chávez;

Que, en efecto, el análisis técnico efectuado por las áreas competentes de la DGAC, contenido en el Informe N° 588-2021-MTC/12.08, ratifica lo expuesto en el Oficio N° 280-2021-MTC/12 y el Informe N° 468-2021-MTC/12.08, al considerar que el Concesionario LAP no ha demostrado que la operación temporal de dos terminales, planteada en la actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario (PDA) correspondiente a la expansión del AIJC, resulte ventajosa para la operación del aeropuerto y redunde en un beneficio directo para el público usuario;

Que, encontrándonos en un escenario en el que coexisten opiniones contrapuestas referidas a temas esenciales en la relación Concedente - Concesionario, esta debe dilucidarse a través de las herramientas que el marco contractual prevé, no siendo el recurso de reconsideración la vía idónea para abordar la materia;

Que, ello queda evidenciado en el hecho que al interior del Ministerio de Transportes y Comunicaciones los aspectos relacionados a los contratos de concesión de infraestructura aeroportuaria son analizados por diferentes direcciones generales, según el principio de ejercicio legítimo del poder, previsto en el numeral 1.17 del punto 1 del Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N°



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scoodstd.mtc.gob.pe/1680795> ingresando el número de expediente E-346988-2021 y la siguiente clave: TKCIWY .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

004-2019-JUS, lo que determina que la Dirección General de Aeronáutica Civil no pueda arrogarse el rol del Concedente, a quien le corresponde analizar las diferentes posiciones expuestas y proceder según corresponda;

Que, estando a lo opinado por las áreas técnicas de la Dirección General de Aeronáutica Civil y la asesoría legal;

SE RESUELVE:

Artículo Único. - Declarar **IMPROCEDENTE** el Recurso de Reconsideración interpuesto por LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., por las razones expuestas en la parte considerativa de la presente Resolución.

Regístrese y comuníquese

Documento firmado digitalmente

DONALD HILDEBRANDO IVÁN CASTILLO GALLEGOS
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

ⁱ Contenido en el paréntesis es expresamente mencionado por LAP en su recurso y por eso se recoge en la resolución.

ⁱⁱ Ver nota 1.

ⁱⁱⁱ Ver nota 1.