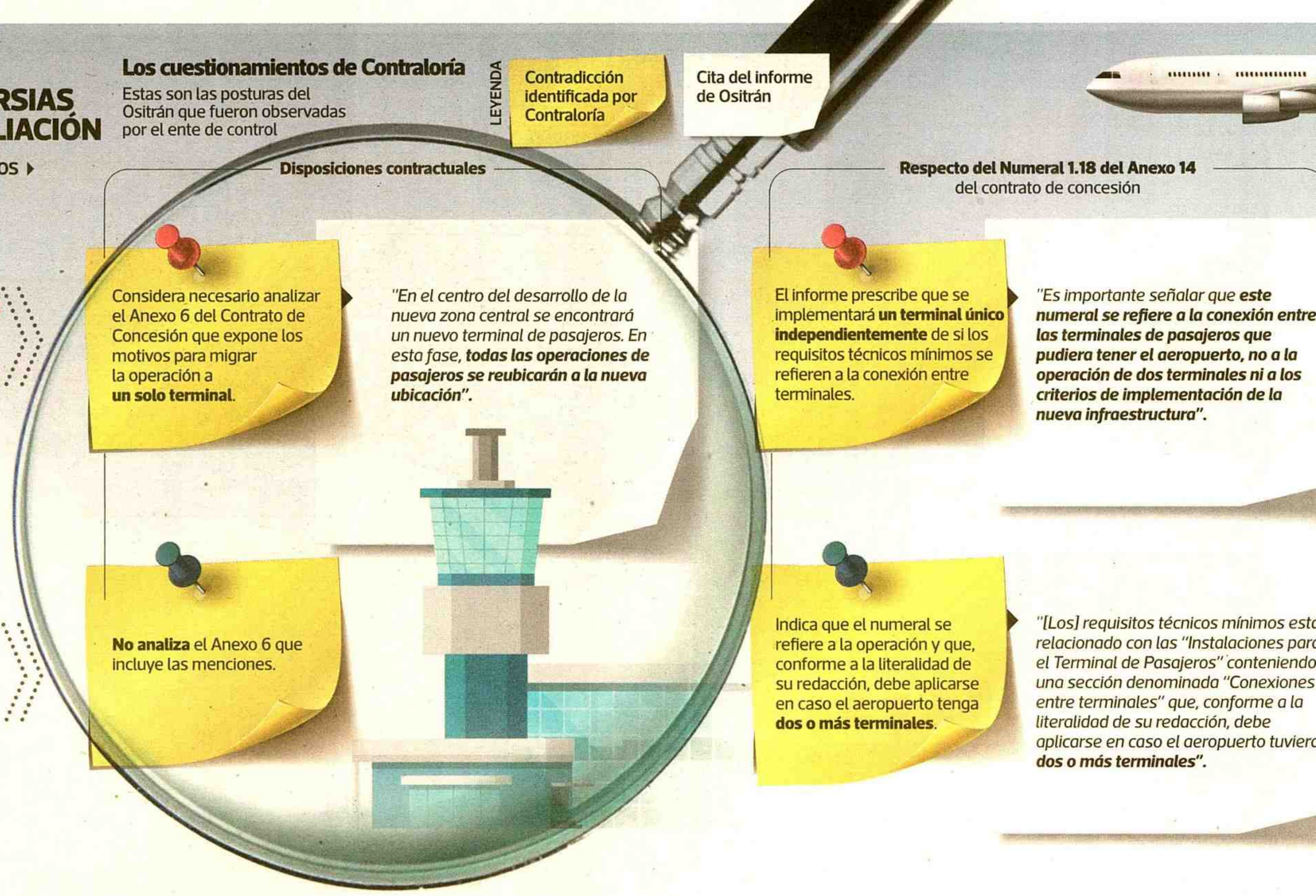


Ositrán en la mira de Contraloría

Habría contradicho informes técnicos sobre el Jorge Chávez

Observación. El Consejo Directivo del Ositrán habría hecho caso omiso a sus jefaturas técnicas, que sugerían que la ampliación del aeropuerto Jorge Chávez opere con un solo terminal.



JUNIOR MIANI

Una nueva turbulencia ocurrió a solo unos días de que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) decida si la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez incluirá dos terminales.

Y es que la Contraloría General de la República emitió un informe de control en el que advierte que la decisión de no interpretar el contrato de concesión del aeropuerto, tomada por el Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) en marzo pasado, "no es concordante" con los principios de legalidad y de predictibilidad o confianza legítima.

Como se recuerda, Lima Airport Partners (LAP) solicitó al MTC la modificación del plan maestro de desarrollo aeroportuario del Jorge Chávez. En este pedía que a futuro el aeropuerto opere con dos terminales en lugar de uno, como estipula el contrato de concesión. Tras negárselo en dos ocasiones [ver cronología], la cartera de Transportes y Comunicaciones le solicitó al Ositrán que interpretara el contrato para analizar si el pedido era factible. Esta entidad le respondió que no debía interpretar el contrato, lo que conllevó a que el MTC y LAP emitieran un acta de acuerdo para que el primero analizara la propuesta. El 11 de julio se sabrá si el Jorge Chávez operará con uno o dos terminales.

Según Contraloría, la gerencia de Asesoría Jurídica y la gerencia de Supervisión del Ositrán emitieron previamente tres informes en los que sustentaban que no se debía interpretar el contrato del aeropuerto porque este exponía con claridad que "la operación del aeropuerto se deberá desarrollar bajo el concepto de terminal único". Sin embargo, el informe conjunto 0022-2022, aprobado por el Consejo Directivo del Ositrán, señala que el concesionario puede plantear modificaciones al plan de desarrollo en caso "resulten ventajosas al aeropuerto y los usuarios", sin tomar en cuenta las evidencias que explican que el contrato de concesión contempla la operación de un terminal.

37

millones de pasajeros al año se trasladarían en el terminal propuesto en el contrato de concesión.

LAP solicitó que el nuevo terminal albergue a 18 millones. La idea es que esta cifra se amplíe. Junto al actual, traslarían a 35 millones de pasajeros.

"En los anteriores informes eran contundentes al señalar que era un terminal único. Luego dicen básicamente que es el MTC el que debe definir. No hacen mención a que actualmente se encuentra aprobado el diseño conceptual de un solo terminal de pasajeros consignado en el Anexo 6 del contrato. Eso nos llama la atención", explica Luis Alonso Robas, vicecontralor de Control Sectorial y Territorial.

El informe de Contraloría hace una comparación entre las opiniones de los tres informes técnicos desestimados y el informe final aprobado por el Ositran [ver infografía]. Que el informe final no mencione al plan de desarrollo con un solo terminal que se aprobó en 2018 no es la única controversia. Por ejemplo, este detalla que en el artículo 1.18 del contrato se menciona entre los requisitos técnicos mínimos a la "conexión de terminales" y que, conforme a su "literalidad de redacción" debe aplicarse en caso que el aeropuerto tenga dos terminales. Los primeros informes técnicos señalaban que ese artículo solo se verificaría en la etapa de operación, no en las etapas previas. "Los requisitos técnicos aludidos hacen referencia al terminal nacional y al terminal internacional, que desde el periodo inicial han coexistido en un único terminal de pasajeros", señala la Contraloría.

"Cuando uno lee los informes de las áreas técnicas especializadas, ellos dicen que el contrato es claro. Luego vemos un cambio de posición del Consejo Directivo, pero que no explica ni sustenta por qué la primera posición no es correcta. Por eso nosotros creemos que se podría afectar la debida motivación, la predictibilidad y la transparencia en la actuación de los funcionarios públicos", resalta Robas.

Al respecto, Verónica Zambrano, presidenta del Ositrán, señaló que si bien la decisión de Consejo Directivo fue alejarse de varias conclusiones de sus áreas técnicas, coincidieron en la recomendación

Respecto del Numeral 1.26 del Anexo 14 del contrato de concesión

Los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben incluir un estudio de planificación total del aeropuerto. Los planes previos del 2002, 2005 y 2018 estos mencionan el **terminal único**.

"Ositrán opinó sobre el plan de desarrollo aeroportuario que contiene el diseño conceptual de la expansión del Aeropuerto Jorge Chávez [...] ***ya no existe marco contractual para que Ositrán opine nuevamente sobre una modificación".***

El informe no analiza lo señalado previamente por las gerencias del Ositrán respecto a que **no existe un marco legal** para que la entidad opine en torno a una **nueva solicitud de actualización** del plan de desarrollo.

"Las modificaciones al plan se deberán realizar observando las disposiciones y obligaciones previstas tanto en el marco legal y contractual *para la modificación de los Planes Maestros, no dando lugar por su claridad a un procedimiento de interpretación".*

Respecto a la **actualización del Diseño Conceptual** del Nuevo Terminal de pasajeros

El informe N°019-2022-IC-OSITRAN señala que el regulador **ya emitió su opinión** respecto al diseño conceptual del nuevo terminal.

"Se definió sobre la base del Anexo 6, el cual incluye la construcción de una segunda pista y un nuevo terminal *en el que se centralizarán todas las operaciones".*

Fuente: Contraloría General de la República

El informe no analiza ni se pronuncia sobre lo indicado por la GSF y GAJ en el Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN, **en torno a que Ositrán ya opinó sobre el diseño conceptual.**

Diferencias entre el contrato de concesión y la propuesta de LAP

	Contrato de concesión	Propuesta de ampliación
Área del nuevo terminal	**180.000** m²	Terminal actual: **90.000** m² Nuevo terminal (2025): **180.000** m²
Pasajeros por año	**37** millones	Terminal actual: **15** millones Nuevo terminal (2025): **18** millones

Fuente: MTC *El nuevo sería ampliado con la evolución de la demanda anual

Evolución de la solicitud de LAP

Nov. 2018 – Se aprueba el plan de desarrollo aeroportuario de la **ampliación** del aeropuerto Jorge Chávez.

May. 2021 – LAP propone modificar su plan de desarrollo aeroportuario, solicitando la operación con **dos terminales**. Aducen menos ingresos por la caída de la demanda por el Covid-19.

Set. – El MTC y Ositrán presentaron documentos técnicos **desestimando el pedido**. Resaltan que el contrato de concesión indica que la ampliación del Jorge Chávez debe hacerse con **un solo terminal**.

Nov. – LAP solicita una reconsideración que es **desestimada**.

Dic. – LAP solicita un trato directo con el **MTC** para solucionar la controversia.

Feb. 2022 – El MTC le solicita a Ositrán que **interprete el contrato** de concesión e indique si la ampliación puede hacerse con **dos terminales**.

Mar. – Ositrán indica que **no debe interpretar el contrato** de concesión y que la decisión queda en manos del MTC.

Nicolás Bustamante, entonces ministro de Transportes y Comunicaciones, anunció que la ampliación del aeropuerto se realizaría con **un solo terminal**.

Abr. – El MTC **firma un acta de acuerdo** con LAP para que presente su propuesta de ampliación del Jorge Chávez con dos terminales.

May. – LAP entrega al MTC su diseño para el nuevo terminal de pasajeros. La cartera tiene hasta el **11 de julio** para aprobarlo.

Elaboración: propia

A la espera del puente Santa Rosa

El puente Santa Rosa será el acceso principal al nuevo terminal del Jorge Chávez. Este se ubicará en la intersección de las avenidas Morales Duárez y Santa Rosa, y permitirá a los usuarios tener acceso a este terminal que operará desde enero del 2025 independientemente de la decisión del MTC sobre la modificación de la ampliación del aeropuerto.

Según Juan José Salmón, CEO de LAP, el MTC les indicó que entregará la obra en diciembre del 2024. Su plazo de entrega original era junio del 2021. "Entendemos que Provías Nacional está reformulando el expediente técnico para llegar antes de esa fecha", señaló en entrevista con RPP.

Si bien el ejecutivo descartó que LAP reclamará sobre esa demora, en caso no se entregue el puente en la fecha indicada, la operación del nuevo terminal puede verse afectada.

"No hay posibilidad de acceder a la nueva infraestructura por Faucett, que es el actual acceso al aeropuerto. Si el MTC no hace algo inmediatamente vamos a tener una nueva infraestructura aeroportuaria, pero no tendremos acceso a ella porque la construcción puede demorar un par de años", advirtió Juan Stoessel, gerente general de Casa Andina.

"Si el concesionario cumple con entregar las obras en enero del 2025 y el Estado no llega, el terminal solo podría operar limitadamente o no operar si no hay forma que los pasajeros accedan", agregó Juan José Cárdenas, socio de Damma Legal Advisors.

de no interpretar el contrato. "Lo evaluamos, pero no lo pusimos expresamente en la resolución porque siempre entendimos que el deber de motivación no es cómo justificas tu decisión frente a tus áreas internas. Nosotros no tenemos ningún problema en sacar un informe adicional justificando las razones", indica a este suplemento.

Asimismo, negó que el nuevo informe vaya a incorporar las posturas de las áreas técnicas que indicaban que el aeropuerto debería construirse con un solo terminal. "No vamos a cambiar la posición porque la Contraloría no puede cambiar las decisiones del Consejo Directivo", resalta.

En un comunicado dirigido a **El Comercio**, LAP asegura que "en el acta firmada con el MTC se reconoce nuestro derecho de decidir la operación del Jorge Chávez". Sin embargo, advierten que se encuentran a la espera de la decisión de las autoridades. Este Diario buscó la versión del MTC, pero no obtuvo respuesta. La Contraloría indicó que entregará su informe al director de la DGAC y al director general de programas y proyectos de transportes del MTC.

1.600

millones de dólares es la inversión total que realizará LAP para el proyecto de ampliación.

La segunda pista de aterrizaje y la torre de control están en su fase final. Serán entregadas en enero del 2023.

2025

es el año en el que se entregaría el nuevo terminal del Jorge Chávez.

Hasta mayo de este año las obras del segundo terminal tenían un avance del 6%, según LAP.

REACCIONES

Para Juan Carlos Salinas, socio del estudio Muñiz, la opinión de Contraloría pone en juego la transparencia de las decisiones que se tomarán a futuro para la ampliación del aeropuerto.

"Puede darse el caso de que el MTC entienda que el contrato puede hacerse con más de un terminal, que se apruebe el plan de LAP y que esta decisión termine con una observación de Contraloría, que observe su legalidad. Sin embargo, es difícil que el MTC decida que no se construya el aeropuerto con dos terminales porque así lo dice su carta de acuerdo [con LAP]", señala.

Por su parte, Miguel Mena, socio de derecho aeronáutico de CMS Grau, señaló que el contrato de concesión del Jorge Chávez es claro sobre la operación con un terminal y que cualquier modificación debería darse a través de una adenda. "Modificar el plan de desarrollo aeroportuario y los términos de la concesión requieren una nueva adenda, que sería la octava, pero no puede hacerse a través de un acta, como se ha realizado, en contra de las especificaciones técnicas. Por su parte, Ositrán ha precisado que las modificaciones al contrato de concesión se deben hacer en la medida que favorezcan al público usuario y el tráfico. Con dos terminales, esto no ocurre", remarca.

En el mismo sentido Carlos Gutiérrez, gerente general de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo de Perú (AETAI), indica que los cambios propuestos por LAP modifican aspectos pactados en el contrato de concesión. "La pregunta es por qué no quieren hacer los cambios a través de una adenda", cuestiona.

Al respecto, LAP señala que el contrato les da la posibilidad de operar con uno o más terminales. "Esto ha sido aclarado también por Ositrán. Al ser así, no se requiere de adendas", afirma la concesionaria.