

## RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 030-2008-CD-OSITRAN

Lima, 18 de julio de 2008

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

### VISTO:

Los Informes Nº 021-08-GRE-GS-GAL-OSITRAN y Nº 022-08-GRE-GS-GAL, relativos a la solicitud de modificación de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Numeral 1.22.1.B.5 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH);

### CONSIDERANDO

Que, el 14 de marzo del año 2008, mediante la Carta Nº LAP-GCCO-C-2008-00036, Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) remitió una solicitud de modificación del RTM 1.22.1.B.5 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH;

Que, con fecha 10 de junio de 2008, el Consorcio Supervisor TYPASA-OIST remite el Informe Especial Nº 54, en cumpliendo con el requerimiento efectuado por la Gerencia de Supervisión;

Que, el Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH establece lo siguiente:

**1.22.1.B. Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales**

“(…)

*5. Planear un espacio para las filas de espera no menor a 15 m. enfrente de los mostradores para chequeo de maletas y venta de boletos.*

“(…)”

Que, la propuesta de modificación de LAP, por su parte, menciona lo siguiente:

**1.22.1.B. Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales**

“(…)”

*5. Planear un espacio para las filas de espera no menor a 15 m. enfrente de los mostradores para chequeo de maletas y ~~venta de boletos.~~  
(...)"*

Que, en resumen, la propuesta de modificación del RTM 1.21 tiene como objetivo eliminar el requerimiento relacionado a contar con un espacio no menor a 15 metros frente a los mostradores de venta de boletos;

Que, en la sesión del Consejo Directivo N° 277-2008-CD, los miembros del CD solicitaron un informe sobre las columnas y las provisiones ante eventualidades y establecer si el espacio asignado puede resultar corto ante la proporción de usuarios, así como la distancia mínima y el espacio de crecimiento de counters. Los Directores solicitaron la ampliación del Informe presentado por las Gerencias así como el Informe del CS TYPASA-OIST (en lo relativo a la existencia física de un eje de columnas).

Que, con fecha 02 de junio de 2008 el CS TYPASA-OIST presenta el Informe Especial N° 054-B cumpliendo con lo solicitado por el Consejo Directivo.

A continuación, se abordarán los argumentos del solicitante:

1. En primer lugar, el Concesionario señala que el chequeo de pasajeros y maletas es una actividad que registra significativas diferencias (actividades, funciones, tiempo de proceso y características de las áreas), en comparación a la venta de boletos. Por ejemplo, LAP sostiene que:

*"(...) la venta de boletos es una actividad o servicio secundario que de manera enteramente facultativa es ofrecido en el AIJCh, situación que es distinta a lo que ocurre con la actividad de chequeo de maletas (chequeo de pre-embarque). Esta segunda actividad constituye un proceso principal dentro de la estructura funcional de transporte, siendo por tanto esencial para un gran porcentaje de pasajeros y para las aerolíneas que se lleve a cabo en el aeropuerto".*

2. En segundo lugar, el Concesionario menciona que, entre el 30 de noviembre y el 6 de diciembre del año 2007, la Pontificia Universidad Católica del Perú realizó una medición de la demanda que muestran los *counters* de venta de boletos en el AIJCH. Según LAP, los principales resultados de dicha medición fueron los siguientes:

- Durante las fechas señaladas, en los 6 mostradores de venta de boletos se atendieron 3,532 personas, de las cuales 2,409

pidieron información, 807 personas compraron boletos y para las 316 personas restantes no se pudo determinar su intención.

- El mayor flujo de personas se registró el 6 de diciembre (598 personas).
- La hora de mayor concurrencia durante la semana se registró entre las 15 horas y 16 horas.
- La mayor cantidad de personas atendidas durante una hora en un módulo se presentó el 5 de diciembre entre las 9 horas y 10 horas (26 personas).

3. Es necesario mencionar que el Concesionario sostiene que no existe una metodología para calcular el área requerida frente a los mostradores de venta de boletos, por lo que LAP realiza un cálculo de la misma utilizando la metodología aplicada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) para determinar el área de espera en la zona de chequeo de pasajeros (ver Cuadro N° 1) ;
4. De acuerdo al Concesionario, el resultado de dicho cálculo arroja un requerimiento de 22,75 m<sup>2</sup> para los 6 módulos existentes, mientras que aplicando lo establecido en el RTM 1.22.1.B.5. el área requerida ascendería a 144,0 m<sup>2</sup> (121,25 m<sup>2</sup> de diferencia o espacio subutilizado);

**Cuadro N° 1**  
**DETERMINACION DEL AREA DE ESPERA DE LOS**  
**MOSTRADORES DE VENTA DE BOLETOS**

	2007
Personas en hora punta (a)	65
Porcentaje de hora pico en el pico de 30 minutos (b)	25%
Cantidad de personas en el pico de 30 minutos (c = a x b)	16,25
Requerimiento de área (m2) (d)	1,4
<b>Area de la cola (m2) (c x d)</b>	<b>22,75</b>

*Fuente: LAP*

*Elaboración: Gerencia de Regulación*

5. En tercer lugar, LAP señala que las características de las dimensiones del área de espera dependen de otros factores como el entorno cultural, el comportamiento y la comodidad del pasajero. En este contexto, el Concesionario afirma que *“los pasajeros no ocupan necesariamente todo el espacio disponible, ellos manejan el espacio para asegurar un cierto nivel de comodidad aún bajo condiciones de congestión a menos que los operadores del aeropuerto o la aerolínea limite el uso del espacio con restricciones físicas, como por ejemplo usando separadores”* ;

## **Análisis legal de lo establecido en el contrato de concesión para efectos de la modificación de un RTM**

6. El Numeral 1.47 de la Cláusula Primera del contrato de concesión del AILLC, define “Requisitos Técnicos Mínimos” del modo siguiente:

*“1.47. “Requisitos Técnicos Mínimos” significa aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del Concesionario, en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.”*

7. Asimismo, el punto 1.1 del Anexo 14 establece lo siguiente:

### *“1.1. Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)*

*Para efectos del diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación de los Bienes de la Concesión, el Concesionario deberá cumplir con los “Requisitos Técnicos Mínimos” (RTM), establecidos en el presente anexo así como con lo estipulado en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, según sea modificado periódicamente por el OSITRAN, de ser necesario, contando, previamente, con la opinión del Concesionario.”*

8. De acuerdo a lo anterior, el contrato de concesión establece que corresponde a OSITRAN (en la forma que a su juicio sea razonable) la facultad de modificar los RTM a que deberá sujetarse el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del AIJCH (estipulados en la sección 1 del Anexo 6 de las Bases Consolidadas, así como lo especificado en el propio Anexo 14);

9. Al respecto, es pertinente señalar que el contrato de concesión establece que la modificación de los RTM a cargo de OSITRAN debe:

- Ser periódica;
- Necesaria;
- Contar con la opinión del Concesionario;
- Enmarcarse en la necesidad de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga.

10. Adicionalmente, el Anexo 3 del contrato de concesión denominado (“Operaciones que se lleva a cabo en el Aeropuerto”), establece lo siguiente:

*“Dichas Operaciones deberán ser llevadas a cabo de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 14 del presente Contrato, debiendo llegar a la Categoría B de IATA o el que lo sustituya al octavo año de Vigencia de la Concesión, manteniéndose dicha categoría en todas las Operaciones durante toda la Vigencia de la Concesión.”*

11. En ese sentido, es necesario enfatizar el hecho que aún cuando el contrato de concesión otorga a OSITRAN la facultad de modificar los RTM, dicha facultad debe ser ejercida periódicamente, cuando exista una necesidad (técnica), y evidentemente cuando dicha modificación se haya acreditado con el correspondiente sustento técnico. Para tal efecto, OSITRAN puede contar con el asesoramiento técnico de empresas supervisoras, conforme lo establece el Artículo 33° del Reglamento General de OSITRAN<sup>1</sup>:

*“Artículo 33.- Órganos Competentes para el Ejercicio de la Función Supervisora.*

*La función supervisora es ejercida por las Gerencias respectivas, las que estarán a cargo de las acciones de instrucción y análisis del caso.*

*Asimismo, con autorización de la Gerencia General, se podrá delegar las funciones de supervisión a entidades públicas o privadas, de reconocido prestigio, incluidas empresas, y siempre que se garantice la autonomía e idoneidad técnica. Dicha delegación no estará referida en ningún caso a la función sancionadora del OSITRAN, que es competencia de la Gerencia General de conformidad con el capítulo siguiente del presente REGLAMENTO.”*

12. En consecuencia, se procede a evaluar si la solicitud materia de la presente resolución cuenta con el sustento técnico requerido y permite el cumplimiento de otras obligaciones establecidas en el contrato de concesión;

### **Análisis técnico**

13. El análisis técnico que se presenta, se basa en los hechos y situaciones siguientes:

---

<sup>1</sup> Aprobado mediante D.S. N° 044-2006-PCM y modificado mediante D.S. N° 057-2006-PCM.

- a. A la fecha de la firma del Contrato de Concesión, el área del Terminal de Pasajeros denominada Hall de Check-in estaba considerada como zona pública con acceso libre a pasajeros, acompañantes y público en general. En consecuencia, en los mostradores a cargo de las líneas aéreas, y destinados al chequeo de pasajeros y sus maletas, se realizaban también otras actividades como la venta de boletos aéreos, cambio de rutas en los pasajes, atención de equipaje rezagado, etc. ;
- b. Posteriormente y por razones de seguridad, el Hall de Check-in fue calificado como zona restringida, con acceso permitido únicamente a pasajeros, personal facultado con identificación de LAP, personal de las distintas líneas aéreas y autoridades registradas, a fin de evitar las diversas formas en que se puede poner en riesgo la seguridad tales como: interferencia ilícita, venta ambulatoria, estafas, robos, hurtos, etc.; quedando los mostradores para el uso exclusivo del proceso de chequeo de pasajeros y su equipaje, con la debida seguridad y libre de la interferencia de otras actividades, como la venta de boletos. Los demás quehaceres de las aerolíneas se trasladaron a las oficinas que ellas disponen, ubicadas fuera de la zona restringida. La calificación de zona restringida se encuentra establecida en el:
- Plan de Seguridad del Aeropuerto  
Revisión 03  
Página 91  
Numeral 1.10 Seguridad de la parte pública  
Literal b. Hall
  - El Plan de Seguridad está debidamente aprobado por el área de AVSEC y Mercancías Peligrosas de la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC – Oficio N° 2007-2006-MTC/12.04.AVSEC.
- c. La IATA no especifica distancias mínimas para colas enfrente de los mostradores de venta de boletos;
- d. El RTM especifica una distancia no menor de 15 metros enfrente de los mostradores de chequeo de maletas, concordante con lo recomendado por IATA, lo cual se cumple en el AIJCH;
- e. Aerolíneas como Lan Perú, Aerocóndor y Star Perú, solicitaron a LAP que habilitase mostradores ubicados en la zona pública, a fin de poder efectuar la venta de sus boletos. El Concesionario accedió, procediendo a instalar seis mostradores en el extremo norte del Terminal, donde se hallan actualmente;

- f. El criterio referido a ***“planear un espacio para las filas de espera no menor a 15m. enfrente de los mostradores para chequeo de maletas”*** (y pasajeros), ubicados en zona restringida y que deben procesar a una importante cantidad de pasajeros en un tiempo determinado; es válido, ya que se encuentra establecido en el Numeral 1.22.B.5 del Anexo 14 del Contrato de Concesión y es coincidente con los requerimiento internacionales de instalaciones y servicios en el Terminal de Pasajeros;
- g. La propuesta de modificación del RTM planteada por LAP no introduce cambios en el Programa y Presupuesto de Inversiones;
- h. Aplicar el mismo criterio para el espacio frente a los mostradores de venta de boletos, ubicados en zona pública y con una demanda de atención de 26 personas en su pico más alto (resultado de la medición realizada por la Pontificia Universidad Católica del Perú, entre el 30 de noviembre y el 6 de diciembre de 2007, según menciona el Concesionario); no sería práctico, ya que ocuparía 144 m<sup>2</sup> (para los seis mostradores), de un área destinada al movimiento del público en general, y que se halla cercana a la salida de pasajeros nacionales;
- i. El cálculo para la determinación del área de espera de los mostradores de venta de boletos, realizada por LAP utilizando la metodología aplicada por IATA, para determinar el área de espera en la zona de chequeo de pasajeros; arroja un área de 22.75 m<sup>2</sup> para los seis mostradores, espacio que la Gerencia de Supervisión considera razonable para atender las necesidades de la venta de pasajes, y de bajo efecto sobre la zona pública donde está ubicada;
- j. Sin embargo, y coincidiendo con la recomendación del CS TYPESA en su Informe Especial N° 54-B (que se transcribe a continuación), se debe pedir a LAP reservar un espacio no menor a 3 metros enfrente a los mostradores de venta de boletos, con el fin de que las personas interesadas en adquirir boletos o solicitar información al respecto, puedan formar una línea con comodidad;
- k. Con relación a la solicitud del CD para la ampliación del Informe N° 021-08-GRE-GS-GAL-OSITRAN, en lo referente a la existencia física de un eje de columnas en la cercanía del área asignada para los counters de venta de boletos, y en base a lo informado por el CS TYPESA, se señala lo siguiente:
- “Ampliación de La longitud de fila 3 metros como mínimo, es decir la distancia que media desde el frente a los mostradores de venta de boletos y hasta cara de las columnas es suficiente para

atender esta actividad, pudiendo incluso extenderse un metro más, que es la longitud de las caras laterales de las columnas. De aumentar la demanda, se podrían instalar un mayor número de mostradores en lugar de disponer de una mayor longitud de fila, haciendo así más eficiente la operación del aeropuerto en esa zona”.

- “Se considera conveniente que, a fin de preservar la privacidad de la persona que realiza el trámite de la compra de boletos, se reserve un espacio entre ella y la primera persona en la cola, mediante una señalización adecuada”.

- I. La Gerencia de Supervisión hace suya la siguiente recomendación contenida en los Informes Especiales N° 54 y N° 54-B del CS TYPASA:

**“Recomendaciones:**

- La Supervisión plantea la recomendación de modificar el acápite 5 del Numeral 1.22.B.5 del Anexo 14 Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión, en los términos siguientes:

(...)

**1.22.1.B. Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal de Pasajeros**

(...)

- 5. Planear un espacio para las filas de espera no menor a 15 m enfrente de los mostradores de chequeo de pasajeros y maletas.**

**Planear un espacio para las filas de espera no menor de 3 m enfrente de los mostradores para la venta de pasajes aéreos.”**

14. Que, en atención a lo señalado en los considerandos que anteceden, se estima que:

- La propuesta de LAP de modificación del RTM 1.22.1.B.5, para que la obligación de planear un espacio para las filas de espera no menor a 15 metros enfrente de los mostradores para chequeo de maletas y venta de boletos; se aplique sólo para los mostradores para chequeo de pasajeros y maletas, y no se incluya a los mostradores para venta de boletos, es procedente;

- Conforme a lo establecido en el contrato de concesión y desde el punto de vista legal, para que sea procedente la modificación del un RTM por parte de OSITRAN, se requiere que dicha modificación sea periódica; necesaria; cuente con la opinión del Concesionario; se enmarque en las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga; y, permita el cumplimiento de otras obligaciones establecidas en el contrato de concesión. Asimismo, con el fin de establecer si la aprobación de los Planes de Diseño y de trabajo de la Mejora relacionada a la aprobación de un cambio de RTM (por parte de OSITRAN), establecido en el Anexo 14, será necesario analizar el impacto económico de la propuesta de modificación, con relación al monto de la inversión involucrada;
- La IATA en su Manual de Referencia para el Desarrollo de Aeropuertos, edición 9, no indica parámetros para el área de venta de boletos, ya que esta actividad no forma parte de las áreas funcionales más importantes de los Terminales;
- La propuesta de modificación de RTM planteada por LAP no genera modificación al Programa y Presupuesto de Inversiones (Revisión 7);
- La modificación del RTM, es coherente con la aplicación de los demás RTM's establecidos Solicitud de modificación de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) en el Anexo 14 al Contrato de Concesión;
- Este cambio de RTM beneficia al usuario final porque se le garantiza que registrará su pasaje y equipaje con seguridad, en un área destinada solo a ese fin y libre de la interferencia de otras actividades como la venta de boletos;

Que, en consecuencia, de conformidad con lo establecido en el Numeral 1.51 de la Cláusula Primera y el Numeral 1.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, así como de lo establecido mediante Literal c) del Artículo 3º de la Ley N° 27332 y el Artículo 22º, 23 y 24º del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante D. S N° 044-2006-PCM; y, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 16 de julio de 2008, y sobre la base de lo expuesto en los Informes N° 021-08-GRE-GS-GAL-OSITRAN y N° 022-08-GRE-GS-GAL-OSITRAN, respectivamente;

#### **SE RESUELVE:**

**Artículo 1º.-** Declarar procedente la propuesta de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) de modificar el Requisito Técnico Mínimo contenido en el Numeral 1.22.1.B.5 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, en los términos siguientes:

[...]

**1.22.1.B. Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal de Pasajeros**

[...]

- 5. Planear un espacio para las filas de espera no menor a 15 metros enfrente de los mostradores de chequeo de pasajeros y maletas.**

***Planear un espacio para las filas de espera no menor a 3 metros enfrente a los mostradores para la venta de boletos.***

**Artículo 2º.-** Comunicar a la empresa concesionaria, Lima Airport Partners S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de ente Concedente, la presente resolución.

**Artículo 3º.-** Autorizar la publicación de la presente Resolución en la página Web de OSITRAN ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

**JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE**  
**Presidente del Consejo Directivo**

Reg.Sal.Nº PD12091-08