

---

## ACTA DE SESIÓN EXTRAORDINARIA VIRTUAL N° 57 CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día jueves 25 de noviembre de 2021, a través de la Plataforma Microsoft Teams; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Extraordinaria Virtual N° 57 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario (GAU).
- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos (GRE).
- Humberto Sheput Stucchi, Gerente de Asesoría Jurídica.
- Víctor Arroyo Tocto, Jefe de Asuntos Jurídicos-Regulatorios y Administrativos.
- Sandra Queija De La Sotta, Jefa de Estudios Económicos.
- Danilo Campos Flores, Jefe de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF).
- Luis Briceño Agurto, Coordinador In Situ del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Ernesto Mamani Osorio, Supervisor Económico Financiero de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios.
- Francis López Cárdenas, Supervisor de Inversiones Aeroportuarias I.
- Martha Zamora Barboza, Asesora Legal de la Gerencia de Asesoría Jurídica.
- Ruth Eliana Castillo Mar, Abogada de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Oscar Ochoa Ochoa, Especialista Legal de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- María Alejandra Méndez Vega, Especialista en Estudios Económicos.
- Gabriela Mendoza Martínez, Especialista de Monitoreo y Seguimiento de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Mónica Melgarejo Sánchez, Analista de Contratos de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Sandy Alegre Bustamante, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Manuel Martín Morillo Blas, Analista de Estudios Económicos.

Por parte del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, asistieron de manera virtual los señores:

1. Boris Alfredo Saldaña Solari, representante de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.
2. César Octavio Díaz Palao, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA.
3. Elí Bustinza Saldívar, representante de Frío Aéreo Asociación Civil.
4. Jorge Luis Villaseca Palomeque, representante de IATA Sucursal del Perú.
5. Juan Carlos León Siles, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
6. Lucía Rodríguez Zunino, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
7. María Amparo Pareja, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de expositores invitados:

- Joaquín Llop Gil, Jefe de Supervisión del Consorcio Cesel- Ineco.
- Erick Cárdenas, Especialista del Consorcio Cesel- Ineco.
- Ricardo Valiente Sanz, representante del Consorcio Cesel- Ineco.
- Gonzalo Ruiz Díaz, representante de Macroconsult.
- Gerardo Soto Carrillo, representante del Estudio Payet, Rey Cauvi.
- Ezequiel Ayllón, Gerente de Regulación de Aeropuertos del Perú S.A.
- Emerson Mejía, Gerente de Ingeniería de Aeropuertos del Perú S.A.
- María del Pilar Panizo, Gerente de Planificación Aeroportuaria de Aeropuertos del Perú S.A.

La sesión virtual se inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

A continuación, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, agradeció la participación de los miembros a la sesión virtual del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

## **I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM**

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Extraordinaria Virtual N° 57 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

## **II. ORDEN DEL DÍA**

A efectos de iniciar con la presentación de los temas de Agenda que corresponden, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario del OSITRAN, informó a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional que, de conformidad con el Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios del OSITRAN, se autorizó la presencia de los representantes de las siguientes organizaciones:

- Martín La Rosa, Country Manager de IATA Sucursal del Perú.
- Carlos Gutiérrez, representante de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.
- Arturo Cassinelli Sánchez, Gerente General de Talma S.A.
- Rita Cornejo Lanao, Gerente Legal y Marco Regulatorio de Talma S.A.

### **2.1. Presentación de Informe sobre Observaciones a la Absolución de consultas del proceso de Subasta del Servicio de Rampa del AIJCH**

Con la finalidad de iniciar la presentación de los temas de Orden del Día, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, señaló que mediante Carta TLM-GMR-212-2021 la empresa Talma Servicios Aeroportuarios S.A. solicitó la oportunidad de exponer en el Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, el Informe referido al Concurso

Privado por Subasta al Mejor Postor para otorgar el Acceso para Operar el Servicio de Rampa prestado por Terceros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).

En ese sentido, tomando en consideración la autorización de dicha presentación por parte de la Presidencia del Consejo Directivo, y conforme a lo informado a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, se procedió con ceder la palabra a los representantes asignados por la empresa citada para el inicio de la presentación respectiva.

Bajo ese contexto, el señor Arturo Cassinelli Sánchez, Gerente General de Talma S.A., intervino agradeciendo al OSITRAN y a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, la oportunidad de compartir sus preocupaciones respecto al proceso de subasta antes mencionado y el factor multiplicador que se viene considerando para vincular el factor de competencia de la subasta. En ese marco, cedió la palabra a los señores Gonzalo Ruiz Diaz, representante de Macroconsult y Gerardo Soto Carrillo, representante del Estudio Payet, Rey Cauvi, Perez.

El señor Gonzalo Ruiz Diaz, representante de Macroconsult, intervino señalando que la presentación se concentra en la revisión de 2 temas principales: (i) las características de la subasta de acceso y (ii) los efectos económicos del diseño planteado para la subasta del servicio de rampa del AIJCH.

Con relación a la **descripción de la subasta**, señaló que a diferencia de otros procesos se ha previsto el uso de tres (3) factores de competencia para concursar el proyecto, tales como el Bono, el Cargo de Acceso por arrendamiento del Área de Mantenimiento, y el Cargo de acceso por operaciones.

Aunado a lo anterior, indicó que durante el procedimiento de elección se evaluarán las propuestas económicas de cada combinación de postores que sea posible armar, tomando en cuenta que los postores que ya cuentan con un lote solo pueden ser asignados a ese mismo; para tal efecto:

- Se retira a aquellos postores con propuestas económicas, fuera de los rangos establecidos en los factores de competencia.
- Se asigna una cuota de mercado teórica a cada postor válido en cada combinación posible, en función al cargo por operación que ofrece.
- Posteriormente, se evalúa el valor presente neto conjunto de cada combinación.
- Se identifica la combinación de postores con el máximo valor presente neto, es decir los ganadores son los postores que conforman esa combinación.

A continuación, realizó un análisis comparativo de las subastas de rampa llevadas a cabo hasta la fecha, precisando que la subasta actual es más compleja porque cuenta con reglas relativamente más complejas y las fórmulas de cálculo de porciones de mercado teóricas no se encuentran debidamente sustentadas por LAP.

Asimismo, sostuvo que el sistema de evaluación conjunta, basada en la evaluación en función de la oferta de todos los postores de la combinación no permite determinar el valor económico de la operación individual.

De otro lado, indicó que el cargo de operación previsto afecta la eficiencia de mercados relacionados y compromete la competitividad del AIJCH, por encontrarse por encima de los costos y niveles de la región.

En virtud de lo anterior, planteó continuar con el esquema utilizado para la subasta de año 2004, donde se consideró un solo factor de competencia: el Bono.

Con relación al marco regulatorio bajo los cuales sustenta su informe, comentó que de acuerdo al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público – REMA, los usuarios tienen el derecho de acceder a la infraestructura bajo condiciones que impidan a la entidad prestadora el ejercicio de su poder de mercado; y que las bases de las subastas no podrán contener disposiciones que contravengan la finalidad y principios del citado Reglamento, y que dicho incumplimiento podría ser causal de invalidez; entre otras disposiciones.

En adición a lo anterior, indicó que el REMA plantea la aplicación de cargos razonables que no deben afectar la sostenibilidad de la infraestructura, pero tampoco deben afectar la provisión eficiente de servicios a los usuarios finales.

De otro lado, indicó que entre los principios del REMA que la actual subasta estaría vulnerando se encuentra el Principio de Información, toda vez que el postor debe tener la capacidad de evaluar los pagos que se realizarán al Concesionario de lograr el acceso a la infraestructura; así como el Principio de No Discriminación, pues no es razonable aplicar cargos diferenciados sin evaluar los efectos del diseño propuesto sobre la eficiencia y simplicidad en el diseño de la subasta.

Bajo ese contexto, compartió los siguientes comentarios efectuados a las Bases de la Subasta del Servicio de Rampa del AIJCH:

- *Con relación al cargo de acceso base por operaciones y bienestar*, indicó que la metodología utilizada para la determinación del cargo base no está disponible como parte de la documentación de acceso a los postores interesados. Así también indicó que hay un desalineamiento entre los cargos base y los costos promedios del servicio, toda vez que son altos en comparación con los de la región.
- *Con relación al factor multiplicador y eficiencia*, señaló que incluir que los cargos de acceso sean asumidos directamente por la empresa de transporte aéreo implica que los costos sean asumidos por terceros que no participan en la subasta, tales como las aerolíneas, pasajeros y dueños de carga. En ese sentido, sugirió optar por un cargo fijo como un bono y dejar los cargos por operaciones al costo de servicio o acceso, ajustado a los costos.
- *Con relación al principio de Plena Información*, indicó que en la subasta se plantea un factor de competencia que maximiza el valor conjunto de la propuesta, dejando de lado las propuestas individuales de los operadores.

En ese marco, indicó que en el año 2013, el OSITRAN indicó que una de las razones por las cuales se incorporó un factor multiplicador entre los factores de competencia fue que cualquier pago que realicen los operadores de rampa al Concesionario debía ser determinado por el mercado, y que, en el marco de la subasta de acceso, es preciso que se otorgue la máxima libertad a todos los postores para establecer sus ofertas de valor presente neto. Por ende, indica que habría una desregulación de facto de los cargos de acceso por operaciones por parte del OSITRAN, sin que medien criterios técnicos para ello.

A modo de conclusión, señaló que el diseño de la subasta 2022 ha establecido un cargo definido que no ha sido sujeto a una evaluación o proceso participativo, como deberían ser los procesos regulatorios. Asimismo, sostuvo que los cargos considerados se encuentran por encima de cargos similares aplicables en aeropuertos de la región, haciéndolo menos competitivo.

Asimismo, recomendó no incluir el factor multiplicador como factor de competencia, debido a que su incorporación genera distorsiones en el mercado de servicios de rampa y vulnera los principios de Libre Competencia y Promoción de Inversión Privada, el de Eficiencia y el de Plena Información; y aplicar esquemas flexibles de subasta en los que los pagos a LAP dependan únicamente de las posturas individuales de los postores.

Por su parte, el señor Gerardo Soto Carrillo, representante del Estudio Payet, Rey, Cauvi, Perez, intervino señalando que, de acuerdo al Informe Legal elaborado por su representada se debe tomar en cuenta lo siguiente:

- La subasta en cuestión no es una subasta al mejor postor, toda vez que el postor ganador resulta de una combinación de ofertas, lo cual no es consistente con el Contrato de Concesión que señala que la subasta se realiza bajo el sistema de Mejor Postor. En ese marco, no resultaría posible determinar qué postor sería capaz de cubrir las vacantes asignadas, en caso el postor ganador no suscriba el contrato de acceso.
- En el esquema presentado para el desarrollo de la subasta, el Bono resultaría suficiente para determinar al postor ganador. Por tanto, el factor multiplicador lo que genera es que los cargos de operación se incrementen, resultando en una ineficiencia asignativa.
- No hay documentación a los postores o interesados que sustente los montos por cargos de operación-base previstos por LAP, cuya asignación corresponde ser revisada por el OSITRAN.

Concluida la presentación, el señor César Díaz Palao, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA, agradeció por la información compartida y consideró relevante tomar en cuenta las deficiencias del proceso las cuales serán afrontadas por las líneas aéreas. En ese contexto, indicó que sería importante que el OSITRAN definiera una posición al respecto.

El señor Gerardo Soto Carrillo, intervino indicando que el régimen de las facilidades esenciales para la prestación de servicios esenciales es especial, por lo que se requiere una regulación específica. No obstante, la subasta materia de exposición no estaría considerando los principios del REMA.

El señor Martín La Rosa, Country Manager de IATA Sucursal del Perú, consultó en qué tipos de subastas se utilizan las subastas conjuntas, o si éstas han sido utilizadas en mercados similares. Al mismo tiempo, consultó cuáles serían las implicancias en el precio a pagar por el servicio de rampa.

El señor Gonzalo Ruiz Díaz, indicó que desde su experiencia no conoce precedentes de ese tipo de subastas. Con relación a las implicaciones en el precio a pagar, señaló que actualmente se vienen afrontando cargos por encima del promedio regional y que el impacto por el costo de acceso puede llegar al 50% adicional al costo actual por operación que sería asumido por las aerolíneas.

El señor Gerardo Soto Carrillo, intervino señalando que los componentes del cargo de acceso están siendo planteados como factor de competencia, por lo que no es necesario que se incremente el cargo por acceso base.

El señor Boris Alfredo Saldaña Solari, representante de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, intervino solicitando se confirme si la prima de inicio requerida por la empresa concesionaria a cargo del AIJCH es de casi un millón de dólares.

El señor Gonzalo Ruiz Díaz, indicó que de acuerdo a las Bases la prima aplicable a la subasta no debe ser menor a 100 mil dólares.

Por su parte, el señor Juan Carlos León Siles, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI, manifestó su preocupación por la falta de transparencia de las Bases y el factor de competencia, más aún si se considera que el horizonte de recuperación de la inversión sería de 2 años y medio. Por ende, sugirió al OSITRAN revisar el plazo de los mencionados contratos tomando en cuenta la revisión de las condiciones del nuevo terminal de pasajeros.

El señor Martín La Rosa, Country Manager de IATA Sucursal del Perú, intervino consultando sobre el cargo de acceso base, y si es que corresponde al OSITRAN poder analizarlo.

El señor Ernesto Mamani Osorio, Supervisor Económico Financiero de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, intervino señalando que el OSITRAN revisa que el cargo de acceso que fija LAP para la subasta no se encuentre al margen de los principios que establece el REMA del OSITRAN.

El señor César Díaz Palao, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA, intervino consultando si el factor multiplicador introducido en el concurso estaría desnaturalizando una tarifa regulada más aún si se trata de una infraestructura que es monopólica.

El señor Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos, intervino señalando que el OSITRAN se encuentra en el plazo para la evaluación de las Bases, por lo que no resulta posible en este momento adelantar alguna opinión al respecto.

## **2.2. Estado Situacional del Plan Maestro del Aeropuerto de Piura**

La Dra. Angela Arrescurrenaga, continuó con la presentación de los temas de Orden del Día, señalando que el tema referido al Estado Situacional del Plan Maestro del Aeropuerto de Piura estará a cargo de la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, AdP).

En ese marco, el señor Emerson Mejía, Gerente de Ingeniería de AdP, inició la exposición señalando que la empresa concesionaria cuenta con una cartera de proyectos destinados a modernizar los terminales aeroportuarios concesionados, mejorando la seguridad operacional y con ello la competitividad del Perú.

Para tal efecto, mencionó que AdP cuenta con 2 programas de inversión importantes, uno asociado a la rehabilitación del sistema de pistas, los cuales vienen desarrollándose en la actualidad. Así, en el caso del aeropuerto de Piura, señaló que AdP se encuentra en la etapa de licitación para la ejecución de la obra de rehabilitación de los pavimentos del lado aire, y a la vez, se vienen desarrollando una serie de estudios de ingeniería a nivel de Expediente Técnico para diversos aeropuertos, entre los que se encuentra el aeropuerto de Piura.

Con relación al segundo programa, indicó que se encuentra en proceso diversas actividades relacionadas con el programa de inversiones asociadas a las obras del Pan Maestro de Desarrollo (PMD).

Con relación al Aeropuerto de Piura, señaló que actualmente cuenta con 8 vuelos diarios operados por 2 aerolíneas, en un horario de 7:00 horas a 21:00 horas. En ese marco, indicó que, hasta el inicio de la pandemia, la tasa del tráfico de pasajeros ha sido superior a la tasa establecida para la red de aeropuertos, y se prevé recuperar el tráfico al año 2023 o 2024.

Con relación a la infraestructura del aeropuerto citado, informó que se vienen llevando a cabo actividades de mantenimiento periódico y rutinario para mantener la operatividad de las instalaciones del aeropuerto.

Asimismo, indicó que en tanto se desarrollen las acciones para la expropiación del aeropuerto, el PMD consideró una fase transitoria que se ejecutará para optimizar de mejor manera la infraestructura disponible en el aeropuerto.

De otro lado, señaló que la fase intermedia comprende un nuevo terminal de pasajeros de 4,300 m<sup>2</sup>, la ampliación de la playa de estacionamiento, la construcción de un almacén de carga, ampliación de plataforma e instalaciones para los equipos de rampa, entre otros.

A continuación, mostró un cuadro comparativo entre los componentes actuales y los previstos según el proyecto mencionado.

**Imagen N° 1**  
**Cuadro Comparativo de Principales Componentes**

COMPONENTE	ACTUAL	PROYECTADO – PMD FASE INTERMEDIA
 TERMINAL DE PASAJEROS	2,063 M <sup>2</sup>	4,335 M <sup>2</sup>
 PLAYA DE ESTACIONAMIENTO	109 vehiculos	156 vehiculos
 TERMINAL DE CARGA AEREA	271 M <sup>2</sup>	580 M <sup>2</sup> (incluye área de transbordo)
 ESTACIÓN DE BOMBEROS	532 M <sup>2</sup> (CAT B)	532 M <sup>2</sup> (CAT B)
 PASAJEROS	1,1 millones pasajeros /a	1,8 millones pasajeros
 PLATAFORMAS COMERCIAL	2 aeronaves Tipo C	4 aeronaves Tipo C
 CARGA		4 Tipo A/B

Fuente: AdP

Con relación a la situación actual del proyecto, sostuvo que se encuentran ad-ports de contratar a la empresa a cargo de elaborar el expediente técnico para la fase intermedia; y que la fase 1 del PMD se desarrollará en el lado opuesto al lado donde se vienen realizando actualmente las operaciones.

Respecto a la Fase 1 del PMD, comentó que incluye diversas facilidades para los usuarios, según se muestra a continuación:

**Imagen N° 1**  
**Cuadro Comparativo de Principales Componentes**

COMPONENTE	ACTUAL	PROYECTADO - FASE INTERMEDIA PMD	PROYECTADO - FASE 1 PMD
 TERMINAL DE PASAJEROS	2,083 M2	4,335 M2	25,993 M2
 PLOTA DE ESTACIONAMIENTO	108 vehículos	196 vehículos	404 vehículos
 TERMINAL DE CARGA AEREA	271 M2	580 M2 <small>(Designo Area de Transbordador)</small>	1,750 M2
 ESTACION DE BOMBOS	532 M2(CAT B)	532 M2(CAT B)	1 880 M2 (CAT B)
 PASAJEROS	1,1 millones pasajeros	1,8 millones pasajeros	3,2 millones de pasajeros
 PLATAFORMAS			
 COMERCIAL	2 aeronaves Tipo C	4 aeronaves Tipo C	6 aeronaves Tipo C + 1E
 CARGA			4 aeronaves Tipo C o 2E
 SERVICIO GENERAL		4 Tipo A/B	6 aeronaves Tipo B o 10A + 6 Helicópteros

Fuente: AdP

De otro lado, informó que se viene coordinando con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones la disponibilidad de los terrenos para la ejecución del proyecto, precisando que la última comunicación entre las partes data de mayo del año 2020. Asimismo, señaló que recientemente se ha solicitado información actualizada al respecto, con el fin de asegurar que la solución técnica pueda contar con los terrenos necesarios para su ejecución.

Con relación al estatus del proyecto, indicó que se cuenta con la aprobación de los Términos de Referencia para el perfil de la Fase 1 del PMD, con una indicación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de no iniciar el concurso hasta recibir la autorización correspondiente.

Con relación a la rehabilitación del sistema de pistas y cerco perimétrico, informó que el monto de la obra alcanza los 49.2 millones de dólares.

A modo de conclusión, compartió información respecto de algunas acciones adoptadas durante el 2021 en el aeropuerto de Piura, entre las que se encuentran la ampliación del área de control de seguridad, sala de embarques, servicios higiénicos y áreas comerciales.

El señor Juan Carlos León Siles, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI, intervino consultando cuál es el año en el que concluye la concesión y la fecha máxima de inversiones.

El señor Ezequiel Ayllón, Gerente de Regulación de AdP, atendió la consulta formulada indicando que la concesión concluye el año 2031, y que el Contrato de Concesión no prevé una fecha máxima para la ejecución de obras de inversión.

Por su parte, la señora María Amparo Pareja, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI, intervino consultando sobre el sustento bajo el cual se estimó que la capacidad de 1,8 millones de pasajeros para la fase Intermedia será suficiente.

La señora María del Pilar Panizo, Gerente de Planificación Aeroportuaria de AdP, atendió la consulta señalando que la tasa de crecimiento de toda la red de aeropuertos ha sido del 14%, y que en el caso del aeropuerto de Piura, se observó un crecimiento sostenido del 18%. Por ende, la capacidad está limitada al espacio disponible para la etapa intermedia.

### **2.3. Estado de avance de las obras ejecutadas en el marco del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Continuando con la presentación del tercer tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra al señor Joaquín Llop Gil, Jefe de Supervisión del Consorcio Cesel- Ineco, quien efectuará la presentación del estado de avance de las obras ejecutadas en el marco del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

El señor Joaquín Llop, inició la exposición señalando que el proyecto de ampliación del AIJCH contempla siete trabajos.

- Paquete WP EW TRABAJOS PREVIOS, el cual se encuentra culminado.
- Paquete WP 1 - LIMPIEZA Y PREPARACION DEL SITIO.
- Paquete WP 2.1 EDIFICIOS LADO AIRE, el cual se encuentra en ejecución con un avance de 67.77%.
- Paquete WP 2.2 CONSTRUCCION LADO AIRE, , el cual se encuentra en ejecución con un avance de 44%.
- Paquete WP 2.3 ICT - Tecnología de la información y las comunicaciones, , el cual se encuentra en proceso.
- Paquete WP 3 NUEVO TERMINAL, cuya Ingeniería Conceptual y otros trabajos se inician en diciembre 2021.
- Paquete WP 4 Línea de utilización eléctrica en 60KV, el cual cuenta con un avance de 88.60%, y la Sub Estación Provisional 60 20KV el cual cuenta con un avance de 94.89 %.

Asimismo, compartió algunas imágenes de los trabajos previos, los cuales comprendieron actividades de topografía, geotécnica, medición de ruido, cerco perimétrico, entre otros; y cuyo presupuesto fue de US\$ 53,244,080.00 (sin IGV).

Con relación al **Paquete WP 1**, señaló que los trabajos comprendieron el inventario de árboles y arbustos, rescate biológico, desmontes y desbroce, entre otros; y que el presupuesto fue de US\$ 28,349,070.69 (sin IGV).

Respecto al **Paquete WP 2.1**, el señor Erick Cárdenas, Especialista del Consorcio Cesel- Ineco, indicó que el paquete comprende la construcción de: la torre de control, el edificio auxiliar de una sola planta que recoge todas las instalaciones de servicio y soporte de la torre de control, centro de regulación y transformación, el edificio de extinción de incendios, edificio de control de fauna, el edificio para la subestación de distribución e iluminación, entre otros.

A continuación, mostró la siguiente imagen que detalla el estado actual de las obras del paquete antes mencionado.

**Imagen N° 3**  
**Estado actual del paquete WP2.1.**

FACILITY	DESCRIPCION	% AVANCE
1210	Torre de Control de Trafico Aéreo	75.90%
1210	Edificio Auxiliar de Torre de Control	75.82%
1240	Centro de Regulación y Transformación	81.89%
1273	Subestación llegada, distribución e iluminación	89.10%
1220	Edificio de Extinción de Incendios	48.55%
1283	Control de Acceso Norte Lado Aire	59.86%
4210	Redes Exteriores	93.07%
4112	Movimientos de Tierras	97.60%
1230	Edificio de Control de Fauna	24.76%
1150	Calle de servicios	0.00%
4121	Cercos	82.72%
4225	Edificaciones de dos pozos de agua	4.73%
1291	Acceso Norte	1.40%

\* Porcentajes de avance al 15 de noviembre 2021

Fuente: INECO

El señor Joaquin Llop, intervino señalando que el contratista pretende concluir las obras en el mes de mayo del año 2022, a fin de que en los 7 meses siguientes se efectúen las calibraciones correspondientes de los equipos de la Torre de Control para que en el inicio de operaciones en enero del 2023 se encuentren debidamente condicionados.

Con relación al **Paquete WP 2.2** que corresponde a la construcción del lado aire, el señor Ricardo Valiente Sanz, representante del Consorcio Cesel- Ineco, señaló que éste comprende la construcción de la nueva pista y sus correspondientes calles de rodaje. Asimismo, indicó que el presupuesto de la obra alcanza los US\$ 226,970,273.87 (sin IGV), y que las obras iniciaron en octubre de 2020 y cuya culminación se prevé para el mes de mayo de 2022. A continuación, precisó que la pista proyectada posee una orientación de Norte a Sur con una longitud de 3km 400. Del mismo modo, compartió el detalle del estado actual del paquete antes mencionado.

**Imagen N° 4**  
**Estado actual del paquete WP2.2.**

FACILITY	DESCRIPCION	% AVANCE
1110	Calle de rodaje	21.00%
1121	Plataforma avanzada AMA	0.00%
1122	Área de motores	0.00%
1140	Nueva pista	35.00%
1150	Vías de servicio lado aire	0.00%
1250	Edificio acometido secundaria de telecomunicaciones	14.00%
1261	Centro de transformación de sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS)- Localizador (LOC)	44.00%
1262	Centro de transformación sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) - Trayectoria de Plane (gp)	44.00%
1263	Centro de transformación radar	49.00%
1271	Iluminación sub estación de cerco 01 y 02	53.00 %
1272	Cierre de anillo de media tensión (mt) y subestaciones 03	50.50%
1281	Control de acceso oeste	4.40%
1282	Control de acceso norte	14.00%
1291	Acceso norte	0.00%
4111	Actuaciones previas	100.00%
4112	Movimiento de tierras	71.00%
4121	Cerco de seguridad	21.00%
4210	Redes de servicio	61.00%
-	Servicio de vigilancia perimetral	57.00%

Fuente: INECO

De otro lado, con relación al **Paquete WP 2.3**, referido a la Tecnología de la Información y las comunicaciones, indicó que comprende la integración de sistemas existentes ampliados y sistemas nuevos. Aunado a lo anterior, precisó que el inicio de las obras está previsto para febrero del 2022 y concluya en julio del 2022.

Con relación al **Paquete WP3**, señaló que comprende trabajos en el terminal, plataforma de aviones, campo de servicios y desarrollo de Santa Rosa, y que la inversión alcanza los US\$ 697,963,609.83.

En el marco de lo anterior, comentó que el paquete de trabajo citado está compuesto por componentes principales en el lado tierra y el lado aire. Asimismo, indicó que el terminal de pasajeros cuenta con varios niveles o plantas. Así por ejemplo en el sótano se ubicarán los locales, almacenes, descargas de maletas y plantas de llegadas; habrá una planta intermedia donde se realizarán las transferencias entre vuelos domésticos e internacionales, y una planta adicional para los procesos de salidas, tanto para los domésticos como para internacionales.

Con relación al **Paquete WP4**, sostuvo que las obras comprenden la ejecución de una línea subterránea cuyo presupuesto de inversión alcanza los US\$7,889,610.13 (sin IGV), y cuyas obras inician en febrero de 2021 y cuya conclusión está prevista para la primera semana de diciembre del presente año.

De otro lado, comentó que vienen analizando el compromiso asumido por el Concedente respecto a la construcción del Puente Santa Rosa, para determinar si la capacidad de dicho puente está conciliada con la demanda de tráfico que tendrá el AIJCH en las fases finales, así como si la altura del puente podría interferir con las operaciones aeroportuarias. A continuación, mostró un cronograma estimado de implementación del Proyecto el cual concluiría el mes de febrero del año 2024.

**Imagen N° 5**  
**Estado situacional del Puente Santa Rosa**

Área	Concepto	Días	Motivación	Fecha "ESTIMADA"
Dirección de Puentes	Requerimiento			
Comité de Selección	Comité de Selección - Etapa de absolución de consultas (**)		INCIERTO	
Comité de Selección	Otorgamiento Buena Pro		Estimado	26/11/2021
OSCE/Impugnación (**)		0.00	INCIERTO	26/11/2021
Comité de Selección	Consentimiento	15.00	Estimado	11/12/2021
Oficina de Administración/Logística	Firma de contrato	15.00	Estimado	26/12/2021
Dirección de Puentes	Inicio de Plazo	15.00	Contractual	10/01/2022
Dirección de Puentes	Plazo de Ejecución	720.00	Contractual	31/12/2023
Dirección de Puentes	Liquidación contrato	60.00	Contractual	29/02/2024

Fuente: INECO

El señor Juan Carlos León Siles, representante de CONDUFÍ, intervino observando que, de acuerdo a la Adenda 7 del Contrato de Concesión la obra no comprende el desarrollo de gatillos; asimismo, consultó si es posible aclarar si la ejecución del terminal se realizará de forma simultánea tal y como lo plantea el concesionario.

Sobre el particular, la Dra. Verónica Zambrano, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, intervino señalando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no aprobó la propuesta del funcionamiento simultaneo de 2 terminales.

Asimismo, el señor Oscar Ochoa, Especialista Legal de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, intervino señalando que el Regulador ha solicitado al MTC información sobre el pronunciamiento referido al pedido formulado por la empresa concesionaria, y si existe alguna medida cautelar de carácter administrativo o judicial que haya suspendido la ejecución de este acto administrativo.

De otro lado, el señor Martín La Rosa, representante de IATA Sucursal del Perú, intervino consultando cuál fue la opinión del OSITRAN al respecto.

Ante ello, el señor Oscar Ochoa, indicó que corresponde al MTC pronunciarse sobre el particular, a fin de continuar con las acciones de supervisión que correspondan.

El señor Juan Carlos León Siles, intervino comentando que, de acuerdo a la información expuesta, el primer plan solo atendería 18 millones de pasajeros en el año 2028, por lo que consultó cómo se espera atender a los 6 millones de pasajeros adicionales que según las proyecciones realizadas por las compañías aéreas se esperan atender para dicha fecha.

El señor Joaquín Llop intervino señalando que hace un año la empresa concesionaria LAP presentó el Plan de Desarrollo Aeroportuario a la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC, proponiendo un sistema dual de terminales, sobre el cual el OSITRAN elaboró un Informe con observaciones e indicando que no resultaba posible atender la propuesta presentada, debido a que ésta no coincidía con la propuesta aprobada en la Adenda 7 del Contrato de Concesión.

El señor Carlos Gutiérrez, intervino consultando sobre la construcción modular del terminal la cual difiere del plan aprobado por el MTC en el año 2018.

Al respecto, la señora Mónica Melgarejo, indicó que el plan del 2018 se encuentra vigente y que la actualización presentada por LAP este año fue denegada por la autoridad competente. Asimismo, señaló que la propuesta planteada por LAP discrepa del plan propuesto en el año 2018.

El señor Juan Carlos León Siles, representante de CONUDFI señaló que la supervisión realizada por el OSITRAN debe realizarse tomando en cuenta el plan aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el año 2018 y no la nueva propuesta del concesionario.

La Dra. Verónica Zambrano, intervino señalando que el OSITRAN supervisa los proyectos del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, según los cuales se cuenta con un solo terminal.

Asimismo, el señor Joaquín Llop, indicó que se encuentran a la espera del pronunciamiento por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El señor Carlos Gutiérrez, intervino consultando si la ejecución del Terminal de Pasajeros en 3 etapas forma parte del Plan de Desarrollo aprobado en el año 2018.

La señora Mónica Melgarejo, intervino señalando que las 3 etapas forman parte de la concepción presentada por LAP al OSITRAN bajo su propuesta de operar con 2 terminales; sin embargo, precisó que ello no significa que el OSITRAN emitirá un pronunciamiento a favor en el marco de la supervisión respecto a dicha propuesta, toda vez que la opinión técnica respecto a su viabilidad ya fue emitida oportunamente.

Finalmente, la Dra. Verónica Zambrano puntualizó que mientras el OSITRAN no cuente con una comunicación formal sobre la propuesta de los 2 terminales, los documentos presentados por LAP deben ajustarse al Contrato de Concesión.

El señor Martín La Rosa compartió sus comentarios respecto a la preocupación sobre el cumplimiento de los plazos por la presentación de una propuesta que no ha sido respaldada.

La Dra. Verónica Zambrano indicó que el OSITRAN no tiene la capacidad de exigir el cumplimiento parcial de las inversiones, pero sí el avance de acuerdo con los cronogramas considerandos en la propuesta oficial.

El señor César Díaz, hizo mención a la necesidad de que el OSITRAN se encuentre pendiente de la ejecución de las obras según las fechas de entrega previstas; y adopte las medidas que correspondan oportunamente, para advertir las deficiencias o eventos que puedan retrasar la ejecución de las obras del nuevo terminal del AIJCH.

### **III. ACUERDOS**

Durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria Virtual N° 57 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, no se adoptaron acuerdos.

#### **IV. PEDIDOS**

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional no formularon pedidos.

Siendo las 13:30 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria Virtual N° 57 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

---

**Jorge Luis Villaseca Palomeque**  
**IATA SUCURSAL DEL PERÚ**

---

**Juan Carlos León Siles**  
**CONSEJO NACIONAL DE USUARIOS DEL**  
**SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA**  
**INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS**  
**– CONUDFI**

---

**Boris Saldaña Solari**  
**ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE**  
**TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL –**  
**AETAI**

---

**Elí Bustinza Saldívar**  
**FRÍO AÉREO ASOCIACIÓN CIVIL**

---

**María Amparo Pareja**  
**SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS -**  
**SNI**

---

**César Octavio Díaz Palao**  
**ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE**  
**TRANSPORTE AÉREO – ALTA**

---

**Lucía Rodríguez Zunino**  
**ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES – ADEX**

