

**ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 64**  
**CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día jueves 19 de enero de 2023, en la Sede central del OSITRAN, sito en Calle Los Negocios 182, Surquillo; de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD-OSITRAN y modificatorias, se dio inicio a la Sesión Ordinaria N° 64 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General del OSITRAN.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final.
- Sandy Alegre Bustamante, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en seguimiento y monitoreo de usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Danilo Campos Flores, Jefe de Contratos Aeroportuarios.
- Mónica Melgarejo, Analista de Contratos Aeroportuarios.

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

- 
1. Víctor Hugo Mercado Luyo, representante de Frío Aéreo Asociación Civil.
  2. Silvia Lorena Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias.
  3. Martín Eduardo Palomino Zapata, representante de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.
  4. Richard Antonio Pizarro Escalera, representante del Colegio de Abogados de Lima.
  5. Martín La Rosa Perón, representante de IATA Sucursal del Perú.
  6. Carlos Daniel Durand Chahud, representante de la Cámara Nacional De Comercio, Producción, Turismo Y Servicios – PERUCÁMARAS.
- 

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participó en calidad de invitado, el señor:

- 
- Carlos Gutierrez Laguna, Gerente General de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.

Adicionalmente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo antes mencionado, participaron en calidad de expositores, los señores:

- 
- José Díaz Zegarra, Gerente Central de Navegación Aérea (e) de CORPAC S.A.
  - Jaime Contreras, Gerente de Operaciones Aeronáuticas de CORPAC S.A.
  - Ronald Schaefer, Senior Principal IATA Consulting Americas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo -IATA.
  - Jurgen Renner, Principal APCS IATA Consulting, de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo -IATA.
- 

- Oscar Alvarez, Senior Consultant IATA Consulting, de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo -IATA.
- Jorge Villaseca, Assistant Manager Industry Relationships, de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo -IATA.
- Alejandro Pineda, Senior Manager IATA Consulting, de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo -IATA.

La sesión Ordinaria inició con las palabras de bienvenida del Dr. Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General del OSITRAN -en reemplazo de la Dra. Verónica Zambrano, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN- y la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario, a los miembros 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 Ordinaria N° 64 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

## **II. ORDEN DEL DÍA**

### **2.1. El estado de la adquisición de equipos fundamentales para la implementación y operatividad de la nueva torre de control y la nueva pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.**

La Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario del OSITRAN, inició la presentación de los temas de Agenda. En ese sentido, cedió la palabra al señor José Díaz Zegarra, Gerente Central de Navegación Aérea (e) de CORPAC S.A. con la finalidad de abordar el primer tema de Agenda.

Así, el señor Díaz empezó la exposición señalando que, como es de conocimiento, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se contará con una nueva torre de control y una nueva pista de aterrizaje, para lo cual se requiere un equipamiento.

Para ello, señaló que el Proyecto de inversión de CORPAC S.A. denominado “Ampliación del servicio de navegación aérea para la segunda pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” fue declarado viable el 5 de noviembre de 2020 por [invierte.pe](http://invierte.pe), el cual será financiado parcialmente por el Gobierno.

El objetivo central del proyecto es que se accedan a los servicios de navegación aérea sin limitaciones considerando el nuevo entorno operacional de dos pistas de aterrizaje paralelas, nueva torre de control y un tráfico aéreo creciente manteniendo la seguridad operacional.

Con relación a ello, señaló que la OACI recomendó a CORPAC implementar los siguientes sistemas y equipos:

- Sistema ILS/DME CAT II
- Sistema AWOS

- Sistemas ATM (APP/ACC)
- Radar MSSR, operación PRM
- Comunicaciones: VCS, VHF, recorder, ATIS
- Sistema integrado de información SII TWR, mobiliario, auxiliares
- Sistemas A-SM GCS-TWR, S M R, M LAT
- Software Diseño Procedimientos & sist. Integ. Inform. Aeronáutica

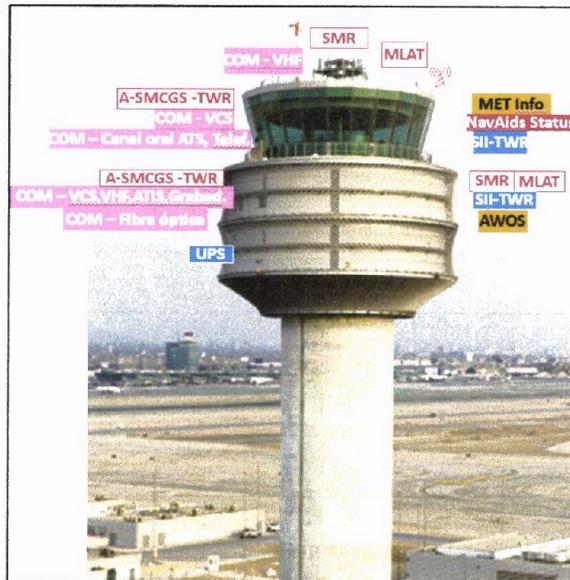
Para ello, se realizó una convocatoria internacional a fin de contar con proveedores que brinden estos 8 sistemas. A la fecha se han realizado 4 procesos que ya han sido licitados y se encuentran en ejecución. Los otros 4 procesos fueron resueltos por demoras administrativas.

Asimismo, señaló que para poder dar funcionamiento a la nueva torre de control se ha considerado el equipamiento existente de CORPAC, lo cual se complementa con los equipos derivados de los 4 procesos realizados.

Los sistemas antes señalados estarán ubicados en el denominado panel de la torre de control, conforme se visualiza a continuación:

**Imagen N° 1:**

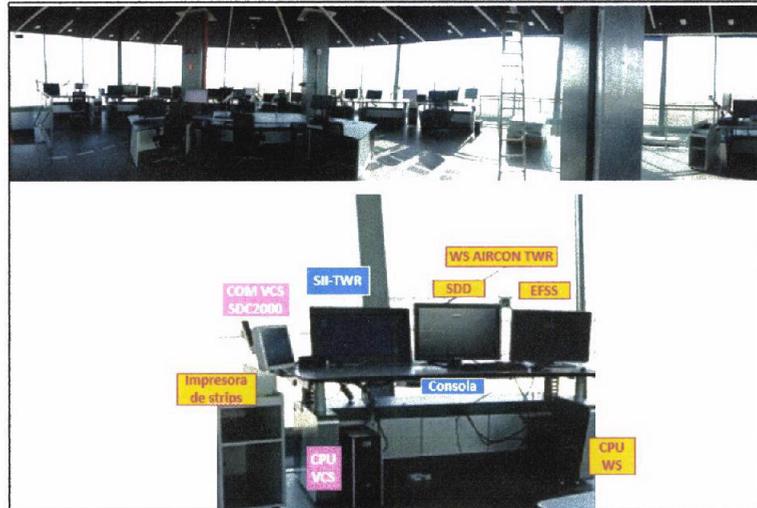
**Sistemas aeronáuticos recomendados por OACI, ubicados en el panel de la torre de control**



Fuente: CORPAC S.A.

Bajo la misma línea, señaló que los sistemas necesarios e indispensables son los siguientes: sistema de comunicaciones, donde se reciben todas las frecuencias necesarias para dar atención a las operaciones; sistema de telefonía (todas las comunicaciones deben ser grabadas); sistema de meteorología y sistema de respaldo de energía. Aunado a ello, mostró el equipamiento instalado en la nueva torre de control al 9 de enero de 2023:

**Imagen N° 2:**  
**Equipamiento instalado en la nueva torre de control**



Fuente: CORPAC S.A.

Concluida la presentación, la señora Silvia Lorena Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias, intervino consultando i) si los 4 procesos para la contratación de los sistemas de aeronavegación que fueron resueltos por demoras administrativas serán nuevamente suscritos con OACI o con algún otro organismo, ii) cómo afecta para la implementación en equipamiento de la torre de control la resolución de los 4 procesos antes señalados y; iii) si el personal especialista de tráfico aéreo denominados controladores aéreos serán traídos de provincia y si esto no afecta a los otros aeropuertos.

Al respecto, el señor Diaz indicó que se encuentran evaluando la suscripción del convenio por encargo a una institución internacional, cuyo cronograma será debidamente publicado. En cuanto al segundo punto señaló que dentro de las operaciones se encuentran considerados un sistema de fibra óptica y un sistema de comunicaciones para lo cual se ha utilizado equipamiento que está en producción, puesto a disposición para poder atender las operaciones en condiciones mínimas.

Respecto al tercer punto, Jaime Contreras, Gerente de Operaciones Aeronáuticas de CORPAC S.A., indicó que en la actualidad cuentan con 40 controladores, sin embargo, previendo el destaque de personal a la gestión administrativa así como la edad del personal se está realizando un traslado progresivo de 30 controladores adicionales, con la finalidad que en el 2025 se cuente con 60 controladores. Para ello, se está buscando tener el mínimo impacto en cada provincia de donde se traslade el personal.

Posteriormente, el señor Martín La Rosa Perón, representante de IATA Sucursal del Perú intervino consultando qué significa para CORPAC entregar las infraestructuras operativas, considerando que hace falta la conclusión de la entrega del equipamiento; ii) por qué los 4 procesos para la contratación de los sistemas de aeronavegación se resolvieron y; iii) qué tipo de capacitaciones se darán a los controladores aéreos para la operación de 2 pistas.

Sobre las consultas formuladas por el señor La Rosa, el señor Contreras indicó que, a pesar de contar con 2 pistas, la operación se realizará en una sola pista, por lo que, en la actualidad no es necesario capacitar a los controladores para trabajar de manera permanente en las 2 pistas; en ese sentido, el personal está capacitado para operar en una sola pista.

El señor Carlos Durand Chahud, representante de la Cámara Nacional De Comercio, Producción, Turismo Y Servicios – PERUCÁMARAS intervino consultando cuánto le cuesta a CORPAC la participación de OACI como un tercero para administrar los servicios de contratación en los procesos y también consultó si se ha pagado a la Contraloría para realizar un control concurrente en los procesos. Al respecto, el señor Díaz indicó que OACI cobra alrededor del 5% del valor total de la licitación otorgada.

Posteriormente, el señor Carlos Gutierrez Laguna, Gerente General de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, participó indicando que como usuarios buscan se de cumplimiento a lo establecido en el contrato de concesión, lo cual se sintetiza en que se entregue una pista operativa el 30 de enero de 2023, por ello consultó: i) si se va a dar cumplimiento a la entrega de la pista en la fecha señalada, y, ii) el tipo de operatividad que se va a dar, es decir si será al 100% o será una operatividad escalonada.



Aunado a ello, el señor Martín Eduardo Palomino Zapata, representante de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI complementó la participación del señor Gutierrez, consultando i) cuáles son las razones por las cuales los 4 procesos para la contratación de los sistemas de aeronavegación, llevados a cabo por OACI se cayeron y, ii) a qué se refiere CORPAC cuando indica que la Torre será entregada para poder operar de manera “mínima”.



Sobre ello, el señor Díaz precisó que, considerando que él ingresó a la Gerencia de CORPAC desde el mes de agosto de 2022, no cuenta con los detalles de por qué se resolvieron los convenios, sin embargo, tiene conocimiento que ha sido por razones administrativas.



La Dra. Angela Arrescurrenaga indicó a los miembros del presente Consejo que dicha consulta será trasladada a CORPAC a través de un escrito.



**2.2. Resultados de las mediciones de los niveles de servicio realizadas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH); y, en el Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de provincia concesionados durante el 2022, así como los principales hallazgos advertidos durante la operación de las referidas infraestructuras.**

Continuando con los temas de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra a los representantes de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA).



Así, el señor Oscar Alvarez, Senior Consultant IATA Consulting, de IATA inició la presentación señalando que el objetivo del estudio era evaluar los niveles de servicios en los aeropuertos concesionados en el Perú, aplicando la metodología ADRM, ediciones 9 y 11.



En línea con ello, señaló que IATA al ser el titular de la metodología ADRM, ha sido la encargada de llevar a cabo el análisis en el 2022 por un plazo de 180 días. Para realizar el estudio se estableció como referente las cifras de tráfico del año 2019 (pre-pandemia).

Asimismo, señaló que para ejecutar el estudio se han realizado 19 días de medición, con un total de 119 días-hombre, recopilando 6104 registros de medición lo cual se plasma en un análisis contenido en 7 informes. También señaló que un total de 16 personas participaron activamente en el desarrollo del proyecto.

En concordancia con ello, precisó que el nivel de servicio es una metodología que se establece para medir cuál es la calidad de la operación aeroportuaria que se está prestando a los pasajeros; ello se determina midiendo 4 variables:

1. Espacio.
2. Tiempos máximos de espera en colas.
3. Disponibilidad de asientos.
4. Niveles de ocupación.

Una vez medidas las variables se puede determinar que nivel de calidad se está proporcionando en cada subproceso en los aeropuertos. Asimismo, señaló que la medición se realiza aplicando la metodología ADRM, en 2 ediciones: 9 y 11.

**Imagen N° 3:**  
**Metodología ADRM Edición 9**

**Marco de valoración ADRM Edición 9**

**A — Excellent service level:** Conditions of free flow, no delays and excellent levels of comfort.

**B — High service level:** Conditions of stable flow, very few delays and high levels of comfort.

**C — Good service level:** Conditions of stable flow, acceptable delays and good levels of comfort.

**D — Adequate service level:** Conditions of unstable flow, acceptable delays for short periods of time and adequate levels of comfort.

**E — Inadequate service level:** Conditions of unstable flow, unacceptable delays and inadequate levels of comfort.

**F — Unacceptable service level:** Conditions of cross-flows, system breakdowns and unacceptable delays; an unacceptable level of comfort.

Fuente: IATA

**Imagen N° 4:**  
**Metodología ADRM Edición 11/12**

**Matriz de valoración LoS ADRM Edición 11/12**

		SPACE		
		Over-Design	Optimum	Sub-Optimum
MAXIMUM WAITING TIME	Over-Design	OVER-DESIGN	Optimum	SUB-OPTIMUM ▶ Consider improvements
	Optimum	Optimum	OPTIMUM	SUB-OPTIMUM ▶ Consider improvements
	Sub-Optimum	SUB-OPTIMUM ▶ Consider improvements	SUB-OPTIMUM ▶ Consider improvements	UNDER-PROVIDED ▶ Reconfigure

Fuente: IATA

Asimismo, señaló que el ADRM establece que las mediciones se deben realizar en un día de alta demanda, este día -de acuerdo a lo establecido por el OSITRAN- es el día promedio del mes pico; sin embargo, dicho día podría no calzar con los 180 días de plazo que tiene IATA para la medición.

En ese sentido, IATA y OSITRAN acordaron que la medición podría realizarse en días cuya demanda esté dentro de un rango de más menos 2% con respecto a la demanda de un día típico de alta demanda.

A continuación, presentó las mediciones que se realizaron en 2 viajes; una de ellas entre los meses de agosto y setiembre y la segunda entre los meses de noviembre y diciembre:

**Imagen N° 5:**

**Campaña de medición Agosto-Setiembre**

Aeropuerto		Mes pico 2019	Fecha medición 2022	Día de la semana
Tacna	TCQ	Agosto	11 AGO	Jueves
Arequipa	AQP	Agosto	13, 14 AGO	Sáb. y Dom.
Puerto Maldonado	PEM	Agosto	16 AGO	Martes
Lima	LIM	Agosto	19, 20, 21 AGO	Vie, Sab. y Dom.
Iquitos	IQT	Agosto	23 AGO	Martes
Cajamarca	CJA	Agosto	26 AGO	Viernes
Tarapoto	TPP	Agosto	28 AGO	Domingo
Chiclayo	CIX	Agosto	30 AGO	Martes
Juliaca	JUL	Agosto	1 SEP	Jueves
Piura	PIU	Septiembre	4 SEP	Domingo

Fuente: IATA

**Imagen N° 6:**

**Campaña de medición Noviembre-Diciembre**

Aeropuerto		Mes pico 2019	Fecha medición 2022	Día de la semana
Talara	TYL	Enero	21 NOV	Lunes
Pucallpa	PCL	Diciembre	25 NOV	Viernes
Tumbes	TBP	Diciembre	27 NOV	Domingo
Ayacucho	AYP	Diciembre	30 NOV	Miércoles
Trujillo	TRU	Diciembre	3, 4 DIC	Sab. y Dom.

Fuente: IATA

Aunado a ello, presentó parte de los resultados del análisis que realizaron para la medición de los niveles de servicio en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, siendo las mediciones más críticas las siguientes:

**Imagen N° 7:**  
**Resultados de las mediciones realizadas en el AIJCH**

Aeropuerto de Lima						
						Sub óptimo
						Infra provisión
MEDICIONES CRÍTICAS LoS OBTENIDAS DURANTE EL PERIODO DE MEDICIÓN (SELECCIÓN)						
	Longitud cola	Espacio por pax	Tiempo cola Top95	Primer bag	Último bag	Notas
<b>FACTURACIÓN</b>	51 pax 55 pax	1.2 m2 0.4 m2	1 h 3 min 42 min			Copa 20 AGO Avianca 21 AGO
<b>AUTO FACTURACIÓN LATAM</b>	11 pax	n. a.	12 min			19 AGO
<b>CONTROL SEGURIDAD DOM</b>	160 pax	0.8 m2	5 min			19 AGO
<b>CONTROL PASAPORTES SALIDAS</b>	251 pax	1.3 m2	34 min			19 AGO
<b>CONTROL SEGURIDAD CONEXIONES INT</b>	164 pax	0.9 m2	12 min			20 AGO
<b>CONTROL PASAPORTES LLEGADAS</b>	330 pax	1.6 m2	53 min			21 AGO
<b>RECOJO EQUIPAJES INT</b>	193 pax	1.3 m2	n. a.	10 min	54 min	Faja 5 21 AGO KL AMS
<b>RECOJO EQUIPAJES DOM</b>	90 pax 61 pax	1.8 m2 2.6 m2	n. a.	18 min 8 min	2 min 19 min	Faja 2 19 AGO H2 TMB Faja 3 20 AGO LA CUZ

Fuente: IATA

Como se visualiza en la imagen N° 7, señaló que los peores registros suponen unas colas de 51 a 55 pasajeros que se produjeron en la facturación de Copa Airlines el 20 de agosto y de Avianca el 21 de agosto; de la misma manera, el espacio por pasajero y el tiempo en cola excede por mucho las recomendaciones del nivel de servicio.

De igual manera ocurre con el control de seguridad en las conexiones internacionales y en el recojo de equipajes internacionales.

Por otro lado, señaló que en **las zonas de embarque** es imposible contar pasajeros, por lo que, realizaron una inspección visual realizando una estimación cualitativa de la situación. Así, han establecido el servicio en la zona de embarque doméstica como óptimo, encontrándose en el límite porque se produce una congestión considerable en determinadas áreas como el extremo sur de la zona de embarque (punto más crítico).

Otro punto a considerar preocupante es la congestión en el **control de pasaportes de salidas**, donde en hora pico las colas son extensas.

**Imagen N° 8:**  
**Control de pasaporte de salidas**



Fuente: IATA

De la misma manera, señaló que situación similar ocurre en la **zona de control de pasaportes de llegadas**, por lo que es un punto crítico debido que a pesar de tener un espacio considerable los tiempos de demora son muy amplios.

**Imagen N° 9:**  
**Control d pasaporte de llegadas**



La cola está gestionada activamente por agentes de inmigraciones.



Durante el proceso de cola, los pasajeros son sometidos a la inspección de sus documentos COVID.

Fuente: IATA

Un factor a tener en cuenta en esta congestión es que no estaban operativas las e-gates.

Posteriormente, presentó los resultados del análisis que realizaron para la medición de los niveles de servicio en **el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia:**

**Imagen N° 10:**  
**Resultados de las mediciones realizadas en los Aeropuertos del Primer grupo de provincia**

Primer Grupo de Aeropuertos Provinciales

Cumple requisitos  
No cumple requisitos

SUMARIO EVALUACIÓN LoS C AEROPUERTOS									
	IQT	CJA	TPP	CIX	PIU	TYL	PCL	TPB	TRU
HALL SALIDAS	Cumple								
FACTURACIÓN	No cumple	Cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple
CONTROL TARJETA EMBARQUE	Cumple	Cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple
EMIGRACIÓN				Cumple					Cumple
CONTROL SEGURIDAD	No cumple	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple				
ÁREAS EMBARQUE	No cumple								
INMIGRACIÓN				No cumple					No cumple
RECOJO EQUIPAJES	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	Cumple	No cumple	No cumple	Cumple	No cumple

Fuente: IATA

Como se puede apreciar en la imagen N° 10 ninguno de los aeropuertos del primer grupo de provincia cumple con todos los niveles de servicio.

En la misma línea, el señor Alvarez presentó el problema en algunos de los aeropuertos del primer grupo de provincia, señalando que en el Aeropuerto de Cajamarca el Terminal es muy pequeño por lo que incluso en dicho Aeropuerto se utiliza un espacio de embarque segmentado tanto en planta baja y en primera planta.

En el caso del Aeropuerto de Chiclayo en los momentos de máxima afluencia se generó cola significativa en la facturación de Copa Airlines, lo mismo ocurre en el control de pasaportes de llegada.

Asimismo, señaló que el Aeropuerto de Pucallpa es un caso peculiar porque tiene un terminal muy grande, sin embargo, los espacios no están distribuidos de forma homogénea, por lo que, al contar con salidas simultáneas de vuelos, en el área de embarque se genera aglomeración, a tal nivel que los pasajeros deben sentarse en el suelo.

Finalmente, presentó los resultados del análisis que realizaron para la medición de los niveles de servicio en el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia con la metodología ADRM 11:

**Imagen N° 11:**

**Resultados de las mediciones realizadas en los Aeropuertos del Segundo grupo de provincia**

Segundo Grupo de Aeropuertos Provinciales		Sobre diseño	Sub óptimo	Óptimo	Infra provisión
SUMARIO EVALUACIÓN LoS AEROPUERTOS					
	TCQ	AQP	PEM	JUL	AYP
HALL SALIDAS					
FACTURACIÓN					
AUTO FACTURACIÓN					
CONTROL TARJETA EMBARQUE					
CONTROL PASAPORTES SALIDA					
CONTROL SEGURIDAD					
ÁREAS EMBARQUE		INT	DOM		
CONTROL PASAPORTES LLEGADA					
RECOJO EQUIPAJES		INT	DOM		
CONTROL FITOSANITARIO					
HALL LLEGADAS					

Fuente: IATA

Al respecto, señaló que en el Aeropuerto de Arequipa se producen varios no cumplimientos, siendo más crítico en la facturación, control de tarjeta de embarque y control de pasaportes, similar a lo que ocurre en el Aeropuerto de Puerto Maldonado.

Con relación al Aeropuerto de Juliaca señaló que el problema radica en el control de acceso de tarjeta de embarque y seguridad, toda vez que el escáner de seguridad no tiene espacio suficiente ni para la colocación de bandejas, siendo el proceso complicado para los pasajeros.

Finalmente, el señor Álvarez concluyó, lo siguiente:

- Ningún aeropuerto cumple todos los estándares requeridos.
- Los resultados del año 2022 todavía reflejan tráficos no totalmente recuperados tras la pandemia, así como restricción de acceso a acompañantes.

- Existe un margen de mejora de los resultados sobre los indicadores de desempeño en algunos aeropuertos, ampliando ligeramente las zonas de cola con barreras flexibles.
- Los resultados en determinados subsistemas tienen alta correlación con prácticas operativas de agentes externos al operador aeroportuario.
- El Aeropuerto de Lima carece de un procedimiento para las conexiones doméstico-doméstico, toda vez que el pasajero que llega de una provincia a Lima y tiene conexión a otra provincia debe salir del Terminal completando todo el proceso de llegada y abordar nuevamente.

Concluida la presentación, el señor Martín Palomino intervino proponiendo que se evalúe de manera particular cada infraestructura aeroportuaria para identificar la problemática recurrente, incluidos los aeropuertos a cargo de CORPAC.

Al respecto, Mónica Melgarejo, Analista de Contratos Aeroportuarios señaló que se puede incluir el análisis solicitado, considerando el Aeropuerto de Cusco.

El señor Martín La Rosa intervino refiriéndose al primer punto de la Agenda indicando que CORPAC debe ser más claro en sus respuestas respecto a cuáles son las razones por las cuales los 4 procesos para la contratación de los sistemas de aeronavegación, llevados a cabo por OACI se cayeron.

Finalmente, el señor Gutierrez señaló que resultaría importante vincular este tipo de mediciones de los niveles de servicio a un Plan de desarrollo aeroportuario.

### 2.3. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

Como siguiente y último tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra a la señorita Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario, con la finalidad de informar a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, el estado de los pedidos efectuados, según el siguiente detalle:

#### Estado de Atención

1. *Solicitar información a Lima Airport Partners S.R.L. con la finalidad que transparente el dimensionamiento del Nuevo Terminal así como solicitar se cumpla con los plazos para la entrega del Nuevo Terminal independientemente de las demoras que puedan presentarse por parte del Estado en las alternativas de conectividad al AIJCH.*

- Mediante Oficio N° 894-2022 de fecha 7 de noviembre de 2022 la Gerencia de Atención al Usuario solicitó a Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) información respecto al dimensionamiento real que tendría el Nuevo Terminal de pasajeros y la nueva pista de aterrizaje, los cuales entrarán en operación el año 2025.
- Es por ello que, mediante Carta C-LAP-ADP-2022-OSI-1988 LAP señaló lo siguiente:
  - El Contrato de Concesión no prevé ningún número determinado de pasajeros en base al cual el nuevo terminal deba ser diseñado y construido, esto es que no existe una cantidad fija de pasajeros para ello.
  - La obligación de LAP, según lo establecido en el Contrato de Concesión, es construir un nuevo terminal para atender la demanda cumpliendo los requerimientos técnicos

mínimos (RTMs, recogidos en el Anexo 14) -que, a su vez, contemplan la exigencia del nivel óptimo de servicio de Manual IATA vigente-, así como las Leyes Aplicables.

- El dimensionamiento del nuevo único terminal de pasajeros se viene considerando en función al cumplimiento de los RTMs (nivel de servicio óptimo del Manual IATA vigente) y demás exigencias que determina el Contrato de Concesión del AIJC, tanto para su diseño, construcción y su futura puesta en operación.
- LAP contará con el diseño conceptual para el terminal único de pasajeros, información que será remitida al OSITRAN.

2. Remitir comunicaciones a las autoridades competentes a fin de instarlos a que se encuentre una solución relativa a los accesos alternativos para el ingreso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez mientras se logre la entrega del Puente Santa Rosa y el viaducto.

- Mediante Oficio N° 895-2022 de fecha 7 de noviembre de 2022 la Gerencia de Atención al Usuario solicitó a PROVÍAS Nacional informar respecto a:
  - El estado de la construcción del Puente y el viaducto Santa Rosa, como principal acceso al Nuevo Terminal del AIJC y la fecha de su entrega.
  - Los accesos complementarios previstos en caso el Puente y el viaducto Santa Rosa no se encuentren concluidos en el 2025, fecha en la que el Nuevo Terminal iniciará operación.

3. Realizar el inicio de una Mesa de Trabajo con los stakeholders a fin de impulsar el ingreso de nuevas rutas en el Aeropuerto de Pisco, gestionando mayor cantidad de operaciones en dicho Aeropuerto.

- El 18 de enero del presente año se dio inicio a la Mesa de Trabajo relativa a la promoción de las operaciones aéreas en el Aeropuerto Capitán FAP. Renán Elías Olivera de la ciudad de Pisco, en la cual participaron los stakeholders correspondientes, y se abordaron los siguientes temas:
  - El estado situacional de la consultoría que viene realizando Aeropuertos del Perú S.A. (ADP) para efectuar el estudio de mercado del aeropuerto de Pisco.
  - El Plan de incentivos 360° con las aerolíneas que operan en el Perú, a cargo de ADP.
  - Promoción de destinos turísticos y nuevas rutas para impulsar las operaciones aéreas desde y/o hacia el aeropuerto de Pisco, a cargo del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- La siguiente fecha para la Mesa de Trabajo será informada oportunamente.

La Dra. Angela Arrescurrenaga consultó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización cuál es el Diseño conceptual presentado por LAP y en qué estado de revisión se encuentran.

Al respecto, el señor Campos, Jefe de Contratos Aeroportuarios indicó que la revisión se encuentra al 90%, estimándose que estará listo para el mes de marzo de 2023.

Finalmente, la señor Hooker intervino solicitando que se reitere el requerimiento a PROVÍAS a fin de encontrar una solución parcial a los accesos alternativos para el ingreso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez mientras se logre la entrega del Puente Santa Rosa y el viaducto.

### III. ACUERDOS

Durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria N° 64 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 formularon los siguientes pedidos:

1. Consultar a CORPAC S.A. cuáles son las razones por las cuales los 4 procesos para la contratación de los sistemas de aeronavegación requeridos para la nueva torre de control del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, llevados a cabo por OACI se cayeron.
2. Reiterar a PROVÍAS Nacional a fin de instarlos a que se encuentre una solución parcial a los accesos alternativos para el ingreso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez mientras se logre la entrega del Puente Santa Rosa y el viaducto.

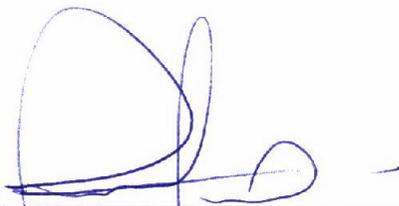
Siendo las 14:25 horas del mismo día, y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 64 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



**Víctor Hugo Mercado Luyo**  
**FRÍO AÉREO ASOCIACIÓN CIVIL**



**Martín La Rosa Perón**  
**IATA SUCURSAL DEL PERÚ**



**Martín Eduardo Palomino Zapata**  
**ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE**  
**TRANSPORTE AÉREO**  
**INTERNACIONAL- AETAI**



**Silyvia Lorena Hooker Ortega**  
**SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS**



**OSITRAN**

EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA  
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

---

**Carlos Daniel Durand Chahud**  
**Cámara Nacional De Comercio,**  
**Producción, Turismo Y Servicios –**  
**PERUCAMARAS**

---

**Richard Antonio Pizarro Escalera**  
**COLEGIO DE ABOGADOS DE LIMA**