

**ACTA DE SESIÓN EXTRAORDINARIA N° 73
CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**

En la ciudad de Lima, siendo las 12:00 horas del día viernes 14 de junio de 2024, 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 Extraordinaria N° 73 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Verónica Zambrano Copello, Presidente del Consejo Directivo del OSITRAN.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Ejecutiva de la Jefatura de Atención al Usuario Final.
- Jose Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización.

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

1. Carlos Gutiérrez Laguna, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.
2. Victor Hugo Mercado Luyo, representante de Frío Aéreo Asociación Civil.
3. Martín José La Rosa Perón, representante de IATA, Sucursal del Perú.
4. Diego Sebastián Llosa Velásquez, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
5. Alberto Lei Santa Gadea, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
6. Cesar Terrones, representante alterno de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAAP.
7. Tibisay Monsalve Restrepo, representante de la Cámara Nacional de Turismo – CANATUR.
8. Norma Patricia Siles Álvarez, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA.

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

- Arelis Ávila, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional – CONUDFI.
- Marcos Ibazeta Marino, Adjunto de la Adjuntía de Lucha Contra la Corrupción, Transparencia y Eficiencia del Estado de la Defensoría del Pueblo.
- Elizabeth Zea Marquina, Adjunta en Asuntos Constitucionales de la Defensoría del Pueblo.

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

- Juan José Salmón Balestra, Gerente General de Lima Airport Partners S.R.L.
- Norbert Onkelbach, Gerente Central Comercial de Lima Airport Partners S.R.L.
- Ariana Sierra, Integration Program Manager de Lima Airport Partners S.R.L.
- Elmer Arauzo Pineda, Jefe de Mantenimiento de Sistemas Eléctricos de Lima Airport Partners S.R.L.
- Maria Elena Reaño, Líder de Asuntos Legales Regulatorios de Lima Airport Partners S.R.L.

La Sesión Extraordinaria inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario, a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, quien informó que la presente sesión ha sido programada a solicitud de Lima Airport Partners S.R.L. para abordar los dos temas de agenda.

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 N° 73 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Corte de energía ocurrido el pasado domingo 2 de junio en la pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario cedió la palabra a los representantes de Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP) para que den inicio al primer tema de Agenda.

Así, el señor Juan José Salmón Balestra, Gerente General de LAP agradeció el espacio brindado por el OSITRAN para la exposición de los temas y le cedió la palabra al señor Elmer Arauzo Pineda, Jefe de Mantenimiento de Sistemas Eléctricos de LAP para el inicio de la presentación.

El señor Arauzo indicó que, como es de público conocimiento, el domingo 2 de junio, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCH) ocurrió un evento que trajo como consecuencia el problema en el sistema de ayudas visuales, el cual se encuentra bajo administración de CORPAC S.A.

Así, indicó que, CORPAC reportó que el sistema tuvo una falla derivada de un cable, el cual, interrumpió la energía que pasa de una luz a otra. Asimismo, aclaró que, el suministro eléctrico, sí es responsabilidad de LAP, el cual estuvo operativo, lo cual fue verificado por el equipo técnico de mantenimiento de LAP, quienes se acercaron a la subestación donde se suministra la energía para asegurar que las condiciones y parámetros se encuentren dentro de los rangos operativos normales.

Adicionalmente, señaló que el personal de LAP se comunicó con el equipo de CORPAC para ofrecerles el soporte en las actividades correctivas que debían realizar en dicho momento, entregando energía a las subestaciones que CORPAC maneja, así como también se contactó al contratista del proyecto del nuevo AIJCH para que brinde el soporte técnico requerido, toda vez que el sistema aeronáutico es especializado y en el Perú se cuenta con muy pocos proveedores que brinden dicho servicio.

El señor Salmón comentó que en el mes de diciembre del año pasado iniciaron conversaciones con CORPAC durante el proceso de diseño técnico para intervenir la pista actual, donde se determinó que el sistema de AGL tenía que ser cambiado, motivo por el cual LAP le ofreció a CORPAC la posibilidad de hacerse cargo de dicho sistema, aprovechando la refacción mayor que deben hacer de la pista de aterrizaje, lo cual significa un frezado del asfalto en toda su extensión, sin embargo, antes del frezado se debe intervenir cables y ductos.

En ese sentido, hizo énfasis en que, antes del evento ocurrido el 2 de junio, LAP insistió con CORPAC para que confirmaran si aceptan el apoyo ofrecido por LAP, quienes indicaron estar interesados en ello, sin embargo, en dicho momento el área legal de CORPAC planteó una imposibilidad legal de llegar a un acuerdo. No obstante, luego del evento ocurrido la imposibilidad legal desapareció, por lo que, a la fecha se está buscando firmar el acuerdo.

Lo presentado por LAP incluye 3 alternativas del sistema de AGL, cuya diferencia redonda en la sofisticación del sistema, habiendo una variación importante en cuanto a los montos, los cuales van desde los 17 a los 40 millones de dólares; CORPAC se estaría inclinando por este último.

El señor Salmón indicó que para la suscripción de este convenio se deben cumplir las siguientes condiciones:

- 1) Independientemente del sistema que escoja CORPAC, LAP llevará adelante la procura, estrategia de construcción, implementación y entrega, sin intervención de CORPAC.
- 2) LAP escoge al proveedor, que podría ser el mismo que ha instalado las luces en la nueva pista de aterrizaje, para que no exista ningún tipo de incompatibilidad de sistemas.
- 3) La entrega del sistema es verificada únicamente por la supervisión del OSITRAN, quienes brindarían el visto bueno final que se requiere, de acuerdo a las especificaciones técnicas que parten desde el diseño.

Concluida la presentación sobre el primer tema de agenda, la señora Norma Patricia Siles Álvarez, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA, intervino consultando cuál es el plazo para que CORPAC consienta el acuerdo.

Al respecto, el señor Salmón indicó que LAP se encuentra terminando el expediente de diseño a finales del mes de julio, donde se está considerando dicha posibilidad, sin embargo, la definición exacta del sistema que necesita CORPAC debe tenerse lo más pronto posible, ya que ello implica el diseño de ductos, posiciones de las luces, interconexión con el sistema actual, nuevo cuarto para controlar luces que se debe implementar, entre otros.

El señor Marcos Ibazeta Marino, Adjunto de la Adjuntía de Lucha Contra la Corrupción, Transparencia y Eficiencia del Estado de la Defensoría del Pueblo, intervino señalando que, considerando lo indicado por LAP, cuando se intervenga la pista 1 tendría que aplicarse la misma tecnología que en la pista 2, por lo que no se requiere de mucho tiempo para el Estudio Técnico, en esa línea consultó si CORPAC se está negando a que se realice dicha intervención.

Por otro lado, indicó que al ser un problema de cables, no existe sistema alguno que determine en que parte del cable surgió el problema, por lo que, en caso ocurra nuevamente este evento, se tendría que realizar las búsquedas en los 9000 metros de cable para determinar el lugar del

problema, por ello consultó si las discusiones burocráticas están considerando el nivel de riesgo de que ocurra nuevamente.

Sobre ello, el señor Salmón precisó que CORPAC no se opone, sino que ha demorado la toma de decisiones producto de la inseguridad que se tenía sobre si dicha intervención podría formar parte del convenio. Asimismo, señaló que el sistema de luces implementado en la pista nueva tiene que ser compatible con el actual sistema de luces, ya que todo funciona bajo un mismo centro de control y lo ideal sería que el servicio sea brindado por el mismo proveedor.

Con relación a lo segundo, indicó que para determinar un corte de energía a lo largo de un cable se realizan inspecciones periódicas de las luces. En ese sentido, explicó que lo que ocurrió en la pista actual es que el sistema de balizaje de los bordes de pista está distribuido en 2 sistemas (cables): un cable que lleva la energía a las balizas pares y un cable que lleva la energía a las balizas impares.

Las balizas están separadas a 60 metros cada una, porque si eventualmente se compromete uno de los cables, se quedan con balizas con separación de 120 metros que en teoría podría permitir que las aeronaves continúen aterrizando, pero con procedimientos especiales de seguridad ya que no se tiene el sistema de luces completo.

Lamentablemente, lo que ocurrió el pasado 2 de junio es que los 2 cables estaban enterrados, uno al costado del otro, por lo que se especula que, al haber generado un corto en uno de los cables, se comprometió el otro cable también.

El señor Arauzo señaló que toda instalación mecánica obedece a un criterio normativo, por ello, para este caso, lo más recomendable es que los cables sean independientes, con protección y aislamiento.

El señor Marcos Ibazeta insistió en que el riesgo es latente y ante este riesgo existen discusiones técnicas a pesar de que LAP ya cuenta con todo el diseño en la pista 2 y CORPAC todavía tiene pendiente definir sus propuestas, entonces al no haber acuerdo todavía el peligro está presente, por ello consultó quién sería el responsable en caso se repita el evento.

Sobre ello, el señor Salmón señaló que la responsabilidad del sistema de luces y del AGL (luces que corren alrededor de un sistema de pistas) es de CORPAC. La responsabilidad de LAP es proveer el suministro de energía hasta la subestación.

Lo que LAP ha planteado desde el mes de diciembre es que, para poder optimizar el proceso de renovación de la capa de asfalto de la pista actual, se aproveche en renovar previamente el sistema del AGL para llevarlo a las mismas condiciones que tiene el sistema instalado en la Nueva pista de aterrizaje.

Asimismo, indicó que como es de público conocimiento, CORPAC ha trasladado los sistemas de luces de emergencia de los Aeropuertos de Talara y Arequipa al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, por lo que, LAP ha consultado a CORPAC si requiere apoyo para el tratamiento de dichos sistemas.

La señora Tibisay Monsalve Restrepo, representante de la Cámara Nacional de Turismo – CANATUR, consultó i) si el AIJCH por ley debe tener luces de emergencia y no solicitárselas a

otros aeropuertos y; ii) si ante el evento ocurrido el 2 de junio, se pudo haber utilizado la nueva pista de aterrizaje.

El señor Martín José La Rosa Perón, representante de IATA, Sucursal del Perú, indicó que hubiera sido ideal invitar a CORPAC para participar en la presente sesión, a fin de conocer su posición sobre el evento ocurrido el 2 de junio y proponer soluciones.

La Dra. Zambrano indicó que más allá de lo que indiquen las partes, lo importante también es dar cumplimiento a lo establecido en el contrato de concesión, cuyo cumplimiento es supervisado por el OSITRAN. En ese sentido, se puede invitar a CORPAC a una próxima sesión, pero el OSITRAN no tiene ninguna injerencia sobre lo que puede o no hacer CORPAC.

El señor Salmón indicó que un aeropuerto cuenta con sistemas de redundancia en lo que se refiere a provisión de energía, de acuerdo a la normativa correspondiente y por ello hizo hincapié en la manera en como tienen que desplegarse los cables de las luces de balizaje, porque al ubicarse de manera separada, se reduce y mitiga la falla total del sistema de luces.

El ingeniero Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización, intervino señalando que existe un marco normativo internacional de la OACI, donde, específicamente en el anexo 14, se establece el requerimiento de fuente de luces de emergencia, señalando que un aeródromo previsto con sistema de fuente secundaria de energía no requiere del sistema de iluminación de emergencia.

La señora Siles, intervino consultando por qué dada la emergencia, los controladores de CORPAC no utilizaron la segunda pista de aterrizaje.

Sobre ello, el señor Salmón indicó que no tiene respuesta certera a esa consulta, sin embargo, el Ministro de Transportes y Comunicaciones señaló a las 3 de la madrugada del 3 de junio que ya se había elaborado el protocolo para el uso de la segunda pista de aterrizaje, no obstante en ese momento se logró restablecer el suministro de energía, por lo que ya no se utilizó el protocolo.

El señor Marcos Ibazeta, intervino señalando que la Defensoría del Pueblo vela por los ciudadanos y que los servicios públicos satisfagan sus derechos, por lo que consultó quién supervisa a CORPAC para que cumpla las reglas impuestas por la OACI y si OSITRAN tiene algún tipo de responsabilidad sobre ello.

Al respecto, el ingeniero Jaramillo explicó que la competencia del OSITRAN está centrada en la verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales derivadas del Contrato de concesión suscrito entre las partes, el Estado Peruano y el concesionario. Las actividades propias de operaciones aeronáuticas a cargo de CORPAC se encuentran bajo supervisión de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), tales como las obligaciones de prestaciones de personal aeronáutica, prestadores de servicio de aeronavegación aérea, entre otros.

El señor Salmón informó sobre 3 temas adicionales:

- Respecto a la problemática del vidrio de la nueva torre de control, señaló que el vidrio de prueba ha sido instalado el 12 de junio, por lo que, LAP ya realizó el pago a OACI,

quienes se encuentran realizando las gestiones y trámites administrativos internos para poder nominar a sus inspectores, quienes verificarán la calidad del vidrio y la visibilidad. Si todo sale correctamente, el cambio de los vidrios definitivos debería realizarse en el mes de setiembre del presente año.

- Respecto a la queja por parte de CORPAC por el sistema de energía de la torre de control aclaró que el proceso de diseño e implementación ha sido supervisado por el OSITRAN, a través de Cesel Ineco.

El señor Salmón, indicó que, efectivamente, en algún momento, cuando la torre ya no se encontraba en operación, falló un sensor de un transformador que generó un corte de energía, sin embargo, se cambió el sensor y el sistema funciona correctamente. Ante ello, LAP acordó con CORPAC cuál sería el protocolo de pruebas de dicho sistema, que se realizó en 2 días, donde se verificó que el sistema reaccionó bien ante todas las fallas previstas, lo cual fue verificado también por el supervisor del OSITRAN, quien indicó que se cumple con los estándares normativos de OACI.

Al respecto, el señor La Rosa consultó quien es el ente dirimente entre el OSITRAN y CORPAC, toda vez que el OSITRAN brindó la conformidad al sistema de energía de la Torre de control a cargo de LAP, sin embargo, CORPAC no estaría considerando lo establecido por el Regulador.

La señora Elizabeth Zea Marquina, Adjunta en Asuntos Constitucionales de la Defensoría del Pueblo intervino señalando que es de preocupación de la Defensoría del Pueblo que no exista ningún tipo de institución, ente u organismo que garantice que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la DGAC, cumpla con sus funciones; por lo que consultó si el OSITRAN tiene algún tipo de mecanismo para transparentar la información ante la falta de cumplimiento.

La Dra. Zambrano señaló que toda la documentación del OSITRAN es pública y que siempre se busca agotar el diálogo con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, asimismo se busca articular con la Presidencia del Consejo de Ministros, sin embargo, difícilmente atienden nuestros requerimientos.

- Con relación a los accesos del Nuevo Aeropuerto, señaló que ante la emisión del Decreto de Urgencia, LAP ha solicitado un pedido de adenda para unir los puentes temporales con los viales, cuyo monto no estaba considerado en los planes de inversión y no debería superar los 7 millones de dólares, donde se busca culminar esta obra y brindarle mantenimiento hasta el año 2028.
Una vez que los puentes definitivos entren en operación, se reintegrará el monto al Estado.

2.2. Inicio de operaciones del nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

El señor Norbert Onkelbach, Gerente Central Comercial de Lima Airport Partners S.R.L., inició la presentación del segundo tema de agenda informando a los miembros del Consejo de Usuarios

de Aeropuertos sobre la preocupación de LAP respecto a la apertura del Nuevo Terminal del AIJCH, con relación a la declaración de la capacidad en las pistas de aterrizaje.

Al respecto, señaló que a la fecha el AIJCH se encuentra en una fase de recuperación de la capacidad de operaciones, así, precisó que a finales del año 2023 se llegó al 90 % de la recuperación respecto a los números de pasajeros, siendo el 2024 el año donde debería concluirse dicha fase de recuperación.

Asimismo, a modo de comparación, señaló que desde la pandemia, América Latina y el Caribe han tenido una tasa de recuperación de 5.63% en el año 2023, con respecto al 2019, siendo distinta la situación del AIJCH, toda vez que se encuentra entre los pocos aeropuertos que no han superado el crecimiento obtenido en el 2019.

Aunado a ello, señaló que la preocupación redundaba en la capacidad declarada para la nueva pista de aterrizaje, toda vez que, de acuerdo a lo indicado por CORPAC, al momento la nueva pista de aterrizaje cuenta con una capacidad de 27 movimientos durante el día, lo que incluye 2 movimientos para servicios particulares o militares, y, durante la noche cuentan con una capacidad de 10 movimientos.

La actual pista de aterrizaje (pista N° 1) tiene una capacidad declarada de 35 movimientos, sin embargo, a la fecha no se ha declarado cuál será su capacidad al momento en que se apertura la nueva pista de aterrizaje (pista N° 2).

En caso no se logre dicha declaración, habrá un problema en las proyecciones con el Nuevo Aeropuerto por parte de LAP.

Aunado a ello, señaló que LAP cerrará la actual pista en el tercer trimestre del año 2025, después del mes de agosto, que es el mes con mayor tráfico de pasajeros, para renovar la pista N° 1 y prepararla hasta el fin de la concesión, dicho cierre tendrá un impacto negativo del 26 % en las operaciones.

Asimismo, señaló que las restricciones de capacidad tendrían un impacto de 8.4 millones de pasajeros hasta 2041, precisando lo siguiente:

- De acuerdo al Plan Maestro, con la apertura de la nueva terminal y la operación de ambas pistas, se esperaba una capacidad de 38 operaciones por hora, aumentando progresivamente a 67 para el año 2041.
- Dado que no existe una declaración de capacidad conjunta (al operar ambas pistas), hay un impacto en la proyección de pasajeros, debido a que el Plan Maestro consideró capacidad adicional para el 2025.
- A partir del 2025, no crecer a los niveles de capacidad esperados, genera un impacto en la tasa de crecimiento de pasajeros a largo plazo.

Así también, señaló que los años más críticos serán el año 2025 y el año 2026, necesitando una declaración para el año 2025 de, como mínimo, 38 movimientos por parte de las aerolíneas, si ello no se realiza, el turismo en el Perú se verá realmente afectado.

A continuación, mostró la estimación de pasajeros hasta el año 2030:

Imagen N° 01:
Estimación de pasajeros y ATM

	2019	2023	2024 FC	2025 ^(35ops)	2025 ^(38ops)	2030
 Capacidad de pista declarada	34	34	34	35	38	48
 Utilización media diaria	67%	60%	63%	64%	67%	70%
 Factor estacionalidad	338	321	340	335	340	338
 Vuelos anuales (miles)	185	157	175	179	208	273
 Asientos por ATMs	170	170	170	170	170	171
 Load factor	75%	79%	79%	80%	80%	80%
 PAX anuales (millones)	23.6	21.26	23.95	24.43	26.61	37.50

Fuente: LAP

El señor Salmón señaló que como la pista N° 1 se cerraría, la pista N° 2 deberá tener al menos la misma capacidad para que dicho impacto grande del 2025 no se materialice.

El señor La Rosa intervino señalando que, conforme a lo expuesto, para el próximo año se mantendrían las 35 operaciones por hora, sin embargo, en la última reunión de capacidad con la DGAC, CORPAC indicó que la capacidad del próximo año solo se vería afectada en el momento del cierre de la pista de aterrizaje para su mantenimiento. Asimismo, señaló que la DGAC tiene previsto un escenario de 52 operaciones, considerando la reducción del distanciamiento.

El señor Onkelbach indicó que las 2 pistas de aterrizaje tienen 1100 metros de distancia, ello significa que CORPAC puede operarlas de manera independiente, pudiendo ser una pista para vuelos nacionales y otra para vuelos internaciones, lo cual dependerá de CORPAC.

Concluida la presentación, la Dra. Angela Arrescurrenaga solicitó a los miembros del presente Consejo, aterrizar los pedidos formulados en la presente sesión, así se acordó que los pedidos serían los siguientes:

- Enviar una comunicación a la DGAC del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para trasladarles la preocupación de los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos sobre por qué CORPAC no estaría acatando lo establecido por el OSITRAN, como entidad supervisora de LAP al brindar la conformidad al sistema de energía de la torre de control.
- Invitar a CORPAC S.A. a una próxima sesión para que brinden información sobre el equipamiento que se encuentran adquiriendo, así como que aclaren cuál será su capacidad real en la nueva pista de aterrizaje.
- Solicitar a LAP previamente, información sobre el equipamiento que se requiere, con la finalidad de contrastar la información que nos brinde CORPAC.

Posteriormente, la Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra al señor José Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio, con la finalidad que informe sobre los resultados de la Mesa de Trabajo de Migraciones, que viene siendo liderada por el OSITRAN.

El señor Tangherlini señaló que desde el año 2021 se viene llevando a cabo la Mesa de Trabajo de Migraciones, el cual nace como un requerimiento del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, cuya finalidad era interponer buenos oficios para lograr evitar las largas colas que se venían presentado en el recinto migratorio del AIJCH.

A lo largo de los años esta Mesa de Trabajo ha aportado importantes logros, tales como:

- Impulsar a que las e-gates empezaran a operar, a través de la generación de un software por parte de la Superintendencia Nacional de Migraciones (en adelante, SNM).
- El incremento en el personal de Migraciones y la generación de un turno nocturno para evitar las colas que se presentaban.
- La mejora en la expedición de pasaportes, lo cual redujo en un 70% el tiempo de espera para recibir dichos pasaportes.

Asimismo, señaló que durante los últimos 6 meses se ha venido trabajando sobre la mudanza y puesta en operación del recinto migratorio en el nuevo Terminal de pasajeros, por lo que hizo hincapié en que a la fecha se realiza una coordinación muy estrecha con la SNM, así como con área de Requisitorias de la Policía Nacional del Perú.

Por otro lado, informó a los miembros del presente Consejo de Usuarios que, a raíz de los diversos requerimientos que se han venido cursando a LAP, el OSITRAN ha recibido el desistimiento de LAP de seguir formando parte de la Mesa de Trabajo.

Ante lo ocurrido, la Gerencia de Atención al Usuario ha evaluado darle un nuevo objetivo a la Mesa de Trabajo, el cual consiste en que la implementación del recinto migratorio se realice en el tiempo adecuado y cuente con el equipamiento necesario para el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de pasajeros.

Al respecto, los miembros del presente Consejo de Usuarios acordaron que la Mesa de Trabajo continúe su realización con el objetivo de garantizar la puesta en marcha del recinto migratorio en el Nuevo Terminal del AIJCH, así como que dicha Mesa de Trabajo sea institucionalizada a través de una Resolución del Presidencia del OSITRAN.

El señor Alberto Lei Santa Gadea, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT intervino señalando la necesidad de conocer cuál será el espacio y accesos para el transporte de la carga.

La señora Siles solicitó que en una próxima sesión se invite al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que exponga sobre los accesos al Nuevo Terminal, así como las rutas de los pasajeros y la carga para los nuevos ingresos que se están planteando.

III. ACUERDOS

Durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria N° 73 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, se adoptó el siguiente acuerdo:

- Que la Mesa de Trabajo de Migraciones, liderada por el OSITRAN, continúe su realización con el objetivo de garantizar la puesta en marcha del recinto migratorio en el Nuevo Terminal del AIJCH, así como que dicha Mesa de Trabajo sea institucionalizada a través de una Resolución del Presidencia del OSITRAN.

IV. PEDIDOS

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional formularon los siguientes pedidos:

1. Cursar una comunicación a la DGAC del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para trasladarles la preocupación de los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos sobre por qué CORPAC no estaría considerando lo establecido por el OSITRAN, como entidad supervisora de LAP al brindar la conformidad al sistema de energía de la torre de control.
2. Invitar a CORPAC S.A. a una próxima sesión para que brinden información sobre el equipamiento que se encuentran adquiriendo, así como que aclaren cuál será su capacidad real en la nueva pista de aterrizaje.
3. Solicitar a LAP previamente, información sobre el equipamiento que se requiere, con la finalidad de contrastar la información que nos brinde CORPAC.
4. Invitar en una próxima sesión al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que exponga sobre el estado de los accesos al Nuevo Terminal, así como las rutas de los pasajeros y la carga para los nuevos ingresos que se están planteando.

Siendo las 13:50 horas del mismo día, y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria N° 73 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



Carlos Gutiérrez Laguna
Asociación de Transporte Aéreo
Internacional – AETAI



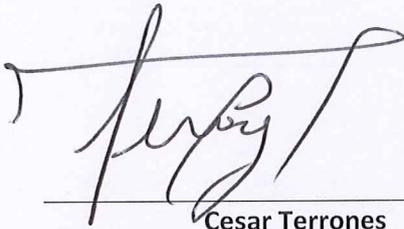
Martín José La Rosa Perón
IATA, Sucursal del Perú



Norma Patricia Siles Álvarez
Asociación Latinoamericana de
Transporte Aéreo – ALTA



Diego Sebastián Llosa Velásquez
Asociación de Exportadores – ADEX



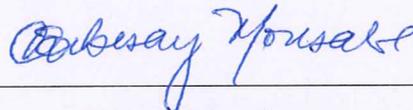
Cesar Terrones
Asociación de Agentes de Aduana del
Perú – AAAP



Alberto Lei Santa Gadea
Asociación Peruana de Agentes de Carga
Internacional – APACIT



Víctor Hugo Mercado Luyo
Frío Aéreo Asociación Civil



Tibisay Monsalve Restrepo
Cámara Nacional de Turismo – CANATUR