

ACTA DE SESIÓN EXTRAORDINARIA N° 76 CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día miércoles 4 de diciembre 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° 76 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.
- Fredy Nuñez, Supervisor Contractual de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

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. Federico Vegna, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
6. Tibisay Monsalve Restrepo, representante de la Cámara Nacional de Turismo – CANATUR.
7. Patricia Siles Álvarez, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA.
8. Rafael del Campo Quintana, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional – CONUDFI.

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:

- Alberto Lei Santa Gadea, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
- Juan Marcos Venegas, Gerente de Planeamiento Financiero de Lima Airport Partners S.R.L.
- María Elena Reaño, Líder de Asuntos Legales Regulatorios de Lima Airport Partners S.R.L.
- Martín Palomino, Gerente Legal de LATAM Airlines.
- Tatiana Pinedo Ayres, Subgerente de Proyectos de LATAM Airlines.

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:

- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.
- Mónica Melgarejo, Analista de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- William Silva, Supervisor de Inversiones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Diego Cuesta, ORAT Project Manager de Lima Airport Partners S.R.L.
- Sergio Ocampo, Landiside Senior Program Manager 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.

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° 76 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Impacto en las tarifas aeroportuarias como consecuencia del inicio de operaciones del nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario cedió el uso de la palabra a los representantes de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, a fin de abordar este primer tema de agenda.

Así, el señor Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos inició la presentación señalando que su exposición estará dividida en 3 apartados: i) Tarifas y cargos de acceso que se cobran actualmente en el AIJC, ii) Tarifas y cargos de acceso en trámite en el AIJC e, iii) Impacto en las tarifas por el inicio de operaciones del nuevo terminal.

i) Tarifas y cargos de acceso que se cobran actualmente en el AIJC

Al respecto, indicó que todas las tarifas en las infraestructuras de transporte de uso público cambian anualmente.

En el caso del AIJC se revisan las tarifas anualmente en base al mecanismo RPI-X (inflación americana - factor de productividad). Este factor de productividad, de acuerdo a la adenda 7 del contrato de concesión suscrito por LAP, tiene vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2026.

Actualmente, el factor de productividad es de +3,26 %. Los servicios que se encuentran incluidos en la Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA) son:

- Uso del aeropuerto, zona nacional e internacional (TUUA doméstica e internacional)
- Aterrizaje y despegue nacional e internacional.
- Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.
- Uso de puentes de embarque.
- Uso de instalaciones de carga.

Aunado a ello, hizo mención de otras tarifas que se cobran en el aeropuerto:

- Tarifa de almacenamiento y abastecimiento de combustible. –

Esta tarifa es contractual y tiene una vigencia de tres años, se indexa por la inflación acumulada durante los últimos 36 meses, para lo cual se emplea el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos.

La tarifa máxima ajustada por el servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de Combustible, aplicable durante el periodo 2023-2025, asciende a USD 0,1522 por galón.

- Tarifa de estacionamiento vehicular. -

El contrato de concesión establece la metodología de benchmarking para la revisión de la tarifa de playa de estacionamiento. Las tarifas tienen una vigencia de dos años.

Esta tarifa no se modifica hace varios años, siendo tarifa plana desde el año 2016, cobrándose 7 soles por hora y la fracción de 45 minutos 5 soles con 60 céntimos.

Por otro lado, comentó cuáles son los cargos de acceso que se aplican a los usuarios intermedios y que se encuentran en revisión para ser empleados a partir de la puesta en marcha de operación del Nuevo Terminal:

Imagen N° 01
Cargos de acceso

Facilidad Esencial	Unidad	Cargo	Aprobado mediante	Vigente hasta
Oficinas operativas	USD/m ²	36,49	Resolución N° 0046-2022-CD-OSITRAN	31-12-24
Oficinas operativas-área gris	USD/m ²	23,42	Resolución N° 0038-2022-CD-OSITRAN	31-12-24
Oficinas ejecutivas	USD/m ²	43,47	Resolución N° 0039-2022-CD-OSITRAN	31-12-24
Almacén ejecutivo	USD/m ²	11,22	Resolución N° 0039-2022-CD-OSITRAN	31-12-24
Áreas de mantenimiento clásicas				
Almacenes	USD/m ²	7,17	Resolución N° 0040-2022-CD-OSITRAN	31-12-24
Oficinas	USD/m ²	11,95	Resolución N° 0040-2022-CD-OSITRAN	31-12-24
Talleres	USD/m ²	7,49	Resolución N° 0040-2022-CD-OSITRAN	31-12-24
Counter	USD/hora o fracción	2,47	Resolución N° 0047-2022-CD-OSITRAN	31-12-24
Equipaje rezagado	USD/m ²	7,45	Resolución N° 0037-2019-CD-OSITRAN	30-06-23
Sistema de inspección HBS	Pasajeros con equipaje facturado	0,70	Resolución N° 009-2020-CD-OSITRAN	20-02-24

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

ii) Tarifas y cargos de acceso en trámite en el AIJC

Al respecto, el señor Ricardo Quezada precisó que se encuentra en trámite para el inicio de operaciones lo siguiente:

- TUUA de transferencia. -

En el marco de lo establecido en la Adenda 6 al Contrato de Concesión, LAP cobrará una TUUA de Transferencia desde el inicio de operaciones del nuevo terminal. Esta tarifa es aquella que será pagada por los pasajeros que usen el aeropuerto para completar su vuelo en otro aeropuerto distinto al AIJCH.

A la fecha, como parte del procedimiento tarifario, se encuentra en etapa de revisión y preparación de la propuesta del regulador, habiendo recibido la propuesta por LAP:

- TUUA de transferencia para pasajeros de flujo INT-INT: USD 12,11
- TUUA de transferencia para pasajeros de flujo DOM-DOM: USD: 7,30

El señor Martín Palomino, Gerente Legal de LATAM Airlines, intervino consultando desde qué fecha se cobrará la TUUA de transferencia, puesto que las aerolíneas ya están vendiendo pasajes aéreos para el mes de marzo 2025, sin embargo, no están incluyendo dicha tarifa. Asimismo, indicó que LAP había informado que dicho cobro se realizaría 126 días después del inicio de operaciones del Nuevo Terminal.

El señor Ricardo Quezada, confirmó que, como parte de la propuesta alcanzada por LAP, se incluía que, en concordancia con las aerolíneas se cobraría la TUUA de transferencia a partir de dichos 126 días, lo cual será fijado en la Resolución que emitirá el OSITRAN.

El señor Martín José La Rosa Perón, representante de IATA, Sucursal del Perú consultó i) si la TUUA de transferencia formará parte del paquete de tarifas que son revisadas por el factor de productividad y si tendrá algún impacto sobre las tarifas de las TUUA generales que ya se cobran; y ii) por qué se estableció en la Adenda 6 una tarifa para pasajeros en transferencia, lo cual no estaba previsto inicialmente en el contrato de concesión.

Al respecto, el señor Quezada indicó que se encuentra en evaluación por parte del Regulador si la TUUA de transferencia será incorporada en una canasta de tarifas o será independiente y que no existirá un traslape en la cobertura de la TUUA general y la TUUA de transferencia.

En cuanto a la incorporación de la TUUA de transferencia en la adenda 6, precisó que fue por acuerdo entre las partes (LAP y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones).

El señor La Rosa, solicitó que se alcance a los miembros del presente Consejo de Usuarios los documentos que sustentaron la negociación en la Adenda 6, que incorporó la TUUA de transferencia.

- Estacionamiento vehicular. -

A solicitud de LAP, mediante la Resolución de Presidencia N° 0056-2024-PD-OSITRAN, se dio inicio al procedimiento de revisión de la tarifa de playa de estacionamiento. A la fecha, el OSITRAN se encuentra elaborando su propuesta. Cabe precisar que LAP ha propuesto que, la tarifa máxima de estacionamiento vehicular para vehículos ligeros debe ser de S/ 9,90 por hora o fracción, incluido el IGV.

El contrato de concesión establece la propia fórmula para determinar esta tarifa y precisa que el cálculo de la tarifa se hará por benchmarking con la selección de la muestra aprobada por el Regulador oportunamente.

Asimismo, precisó que a través de los procesos de revisión anteriores se han ido fijando criterios a tener en cuenta para la selección de la muestra de playas comparables. La idea es que recojan las características generales con las que el servicio de estacionamiento vehicular se brinda actualmente en Lima Metropolitana.

Se considera dos criterios: Infraestructura (70%) y Calidad (30%), a su vez cada criterio tiene un grupo de indicadores con sus ponderaciones individuales.

Precisó que se parte de una base de playas de estacionamiento de Lima, las cuales se evalúan en función de los criterios asignándoles un puntaje. Se selecciona la muestra con las playas que tienen puntajes similares al AIJC (+/- 15%). Para evitar distorsiones o sesgos del promedio del mercado, se elimina la tarifa más alta y la más baja.

El señor Quezada indicó que LAP propone modificar los criterios utilizados para evaluar y asignar puntajes a las playas de estacionamiento, es decir modificar los componentes que se encuentran dentro de infraestructura y calidad.

Imagen N° 02
Propuesta de LAP: modificar los componentes

Criterio	Indicador	Ponderación*	Clasificación	Calificación
Infraestructura	Equipos de Control de acceso - PMS	10%	No implementado	0
			Implementado	4
Calidad	Pago con sistema POS	15%	No	0
			Sí	4

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cada playa se evalúa y tiene un puntaje, la evaluación propuesta por el concesionario de 35 playas da un puntaje de 3,72. De acuerdo al análisis de LAP, 11 playas son comparables, con lo cual la tarifa propuesta es de 9,90 soles:

Imagen N° 03

Propuesta de LAP- Muestra comparable de playas y estimación de la tarifa

Playa	Dirección	Distrito	Puntaje	Tarifa x hora
Javier Prado Este	Av. Javier Prado Este 707	San Isidro	3,46	8,00
Juan de Arona II	Jr. Juan de Arona Nro. 813	San Isidro	3,72	17,40
Lima Cargo City	Av. Faucett	Callao	3,54	8,00
Manuel Bañón	Calle Manuel Bañón 254	San Isidro	3,36	14,40
Miraflores	Calle Bolívar N° 250	Miraflores	3,50	12,00
Paz Soldán	Av. Paz Soldán 216	San Isidro	3,50	8,00
Cyberplaza	Av. Garcilazo de la Vega 1348	Breña	3,82	5,00
Derteano	Av. Dionisio Derteano 115	San Isidro	3,64	10,80
Fátima	Calle San Ignacio de Loyola N° 151	Miraflores	3,22	10,00
Maristas (Choquehuanca)	Av. Camino Real 610	San Isidro	3,22	7,00
Smart Parking	Parque Cáceres s/n	San Isidro	3,82	10,80
Tarifa sin extremos			S/ 9,90	

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

El señor Quezada señaló que sobre la propuesta de LAP, el OSITRAN ha realizado el análisis correspondiente, el cual se detalla a continuación:

Imagen N° 04

Criterios metodológicos

Criterio	Indicador	Evaluación Ositrán	Ponderación*
Infraestructura	Equipos de Control de acceso - PMS	No se acepta	Techo mantiene 20%
Calidad	Pago con sistema POS	Se acepta incorporar indicador	Se acepta ponderación 15%

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Como se visualiza en la imagen N° 4, el OSITRAN está aceptando que se incorpore el pago con POS, sin embargo no se está aceptando la propuesta de modificar el indicador de infraestructura con el indicador de equipos de control de acceso – PMS. En ese sentido, se modifica la metodología, únicamente en el extremo del criterio de Calidad que tiene un nuevo indicador y nuevos ponderadores.

Posteriormente, mostró la selección de playas que se estarían evaluando.

Imagen N° 05
Selección de playas analizadas por el OSITRAN

Playa	LAP	Ositrán
Playas del procedimiento anterior (32)	17 funcionan	19 funcionan
Otras playas	18 nuevas	14 de las nuevas propuestas por LAP se incorporan
Total	35 playas	20 nuevas incorporadas por Ositrán Total 53

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

De las 53 playas de estacionamiento, 19 son comparables:

Imagen N° 06
Selección de playas comparables

N°s	Playa de estacionamiento	Distrito	Puntaje	Tarifa x hora S/	Valores extremos
3	Beytia	Lima	3,28	6,00	
7	Centro 2 y 3	Lima	3,18	4,00	Mínimo
9	Compuplaza	Lima	3,54	7,00	
10	Cyberplaza	Lima	3,82	5,00	LAP
11	Dasso	San Isidro	2,94	12,90	
12	Derteano	San Isidro	3,46	10,80	
16	Javier Prado Este	San Isidro	3,22	8,00	LAP
20	Libertadores	San Isidro	3,18	9,60	
21	Lima Cargo City	Callao	3,28	8,00	LAP
22	Manuel Bañón	San Isidro	3,08	14,40	Máximo
24	Miraflores	Miraflores	3,04	12,00	LAP
26	Paz Soldán	San Isidro	3,36	8,00	LAP
27	Playa Abancay	Lima	2,98	7,90	
30	San Bartolo	Lima	3,12	6,00	
38	Playa Encalada	Surco	3,08	7,00	
39	Playa Esperanza	Miraflores	3,04	4,00	Mínimo
41	Playa Larco	Miraflores	3,18	7,00	
42	Playa Monterrico	Surco	3,08	7,00	
52	Playa Rápido y Perfecto	San Isidro	3,12	5,00	
Promedio sin tarifas altas y bajas				7,95	

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Así, el señor Quezada presentó la estructura tarifaria y unidad de cobro, comparando la tarifa actual con la que se aplicaría en el 2025.

Imagen N° 07
Estructura tarifaria y unidad de cobro

Propuesta Tarifaria Ositrán (2025)			Tarifa actual (fijada en 2016)		
Unidad	Tiempo de uso	Tarifa máxima (\$/, incluye IGV)	Unidad	Tiempo de uso	Tarifa máxima (\$/, incluye IGV)
Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,00	Vehículo ligero	0 a 45 minutos	5,20
	46 a 60 minutos	8,00		46 a 60 minutos	7,00
	61 minutos en adelante	8,00 x hora o fracción		61 minutos en adelante	7,00 x hora o fracción
			Variación : 14% Var IPC LM Oct 24/Ene 16: 29%		

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

La señora Patricia Siles Álvarez, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA, intervino señalando que en la actual playa de estacionamiento el servicio de pernocte de vehículos funciona correctamente, sin embargo, cuando los vehículos quieren retirarse, las salidas están bloqueadas por los taxistas, por lo que requirió que LAP tenga el control sobre ello.

Por otro lado, el señor Quezada señaló que cuentan a la fecha con distintos procedimientos de cargos de acceso en evaluación, en ese sentido, habiendo nueva infraestructura se requieren nuevos mandatos para el uso de ella.

iii) Impacto en las tarifas por el inicio de operaciones del nuevo terminal

Al respecto, el señor Quezada señaló que la Adenda 6 al Contrato de Concesión estableció que LAP cobrará una TUUA de Transferencia desde el inicio de operaciones del nuevo terminal. De conformidad con la adenda 6, la única tarifa vinculada al inicio de operaciones del nuevo terminal es la TUUA de transferencia. Las demás tarifas seguirán sus mecanismos de reajuste regulares.

La inversión que LAP ha realizado en el nuevo terminal servirá de insumo para la revisión del factor de productividad que entrará en vigencia en el año 2027.

La evaluación y determinación del factor de productividad se realizará conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, siguiendo el procedimiento de revisión tarifaria previsto en el RETA y los criterios definidos específicamente para ese procedimiento. Cabe reiterar que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo. Sin perjuicio de ello, se detallan a continuación algunos aspectos clave basados en los criterios aplicados por el Consejo Directivo en anteriores revisiones tarifarias:

- El cálculo del factor de productividad se ha realizado mediante el enfoque retrospectivo, utilizando la fórmula de Bernstein y Sappington y considerando la información disponible en el momento de la revisión tarifaria.
- La información utilizada para el cálculo es anual (1 de enero al 31 de diciembre). Dado que la próxima revisión tarifaria se realizará en 2026, la información histórica relevante será la comprendida entre 2001 y 2025, tanto para las series de información de la empresa como de la economía.

El señor Martín Palomino intervino indicando que los cargos de acceso propuestos por LAP representan un incremento de 1190 % respecto al cargo actual, lo cual resulta exageradamente desproporcional y termina afectando indirectamente al pasajero al incrementar el costo de los operadores aéreos.

Al respecto, el señor Quezada señaló que para llegar a un cargo de acceso debe haber un acuerdo previo entre las partes.

El señor La Rosa indicó que entiende que el procedimiento para obtener cargos de acceso plantea primero una negociación directa, para que, en caso no se pongan de acuerdo las partes se solicite el mandato al OSITRAN, por lo que precisó que se confía en el buen trabajo del Regulador para establecer el mandato, y consultó si había alguna incidencia en la regulación de las tarifas si el Nuevo Terminal de pasajeros iniciaba operaciones en diciembre 2024 o en enero 2025.

Sobre ello, el señor Quezada indicó que de acuerdo a los criterios del Regulador no habría impacto entre el inicio de operaciones en diciembre 2024 o en enero 2025.

2.2. Inicio de operaciones del nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: estado y resultado de las pruebas operativas realizadas hasta la fecha.

La Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra a los representantes de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, a fin de abordar este segundo tema de agenda.

Así, la señora Mónica Melgarejo, Analista de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización inició la presentación indicando que mostrará lo observado como Gerencia de Supervisión y Fiscalización durante la realización del Proyecto ORAT para la puesta en operación de la nueva infraestructura del aeropuerto.

En esa línea indicó que desde el inicio del proyecto ORAT se ha solicitado a LAP información sobre cómo se va a conducir dicho proyecto, y precisó que el contrato de concesión no contiene de manera específica indicadores de desempeño respecto a cómo llevar un proyecto ORAT, sin embargo, se cuenta con lineamientos de índole general que proporciona el manual IATA.

Es por ello que LAP, en el mes de julio presentó un cronograma de pruebas programadas, conforme se visualiza a continuación:

Imagen N° 08
Pruebas inicialmente programadas (24.07.2024)

Trial Activities					Trial Activities				
WD	Date	Phase	Trial ID	Description	WD	Date	Phase	Trial ID	Description
Tu	20/08/2024	BT	BT#01	DOM Ops	Tu	01/10/2024	AT	AT#01	Full Ops (DOM, INT and Flex)
Th	22/08/2024	BT	BT#02	DOM Ops	Th	03/10/2024	AT	AT#02	IT System Load I
Tu	27/08/2024	BT	BT#03	DOM & Flex (Contact)	Tu	08/10/2024	AT	AT#03	Intense Flight Events (e.g. cancellations, gate change)
Th	29/08/2024	BT	BT#04	Flex (Contact)	Th	10/10/2024	AT	AT#04	IT System Load II
Tu	03/09/2024	BT	BT#05	Flex (Contact)	Tu	15/10/2024	AT	AT#05	Parked aircraft (no pax) incl. SDP
Th	05/09/2024	BT	BT#06	Flex (Contact + Bus)	Th	17/10/2024	AT	AT#06	Complex Flexible Operations
Tu	10/09/2024	BT	BT#07	Flex (Bus)	Tu	22/10/2024	AT	AT#07	IT Contingencies I
Th	12/09/2024	BT	BT#08	Flex (Bus) + INT Ops	Th	24/10/2024	AT	AT#08	Parked aircraft (no pax) incl. SDP
Tu	17/09/2024	BT	BT#09	Apron Trial	Tu	29/10/2024	AT	AT#09	IT Contingencies II
Th	19/09/2024	BT	BT#10	Full Ops (DOM, INT and Flex)	Th	31/10/2024	AT	AT#10	Confidence Trial with BHS Load
Tu	24/09/2024	BT	BT#11	Full Ops (DOM, INT and Flex)	Tu	05/11/2024	AT	AT#11	FM & M Contingencies I
Th	26/09/2024	BT	BT#12	Full Ops (DOM, INT and Flex)	Th	07/11/2024	AT	AT#12	Peak Hour
					Sa	09/11/2024	AT	AT#13	FM & M Contingencies II (incl. Power cut)
					Tu	12/11/2024	AT	AT#14	Evacuation I
					Th	14/11/2024	AT	AT#15	Night Trial with power cut
					Tu	19/11/2024	AT	AT#16	Evacuation II
					Th	21/11/2024	AT	AT#17	Complex Flexible Operations
					Sa	23/11/2024	AT	AT#18	Disruptive Ops (Lots of late pax)
					Tu	26/11/2024	AT	AT#19	Dry Run Opening Day (incl. Late pax)
					Th	28/11/2024	AT	AT#20	Dry Run Opening Day

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Así, precisó que como parte del citado cronograma se incluían 12 pruebas básicas (con los operadores de rampa y aerolíneas) y 20 pruebas avanzadas (incluyen simulación de contingencias con pasajeros).

A la fecha se han realizado 7 pruebas básicas que iniciaron el 20 de agosto y 5 pruebas avanzadas que iniciaron el 1 de octubre, donde participaron 300 pasajeros.

Posteriormente, indicó cuáles son las pruebas pendientes:

- Pruebas básicas pendientes:
 - Embarque remoto (bus).
 - Pruebas en plataforma.
- Pruebas avanzadas pendientes:
 - Full operaciones: doméstico, internacional y flexible (swing gate) con mayor número de pasajeros, subsanando observaciones.
 - Pruebas plataforma.
 - Pruebas de todos los sistemas, equipos e instalaciones con las partes interesadas.
 - Aumento de complejidad: con un mayor número de vuelos, más eventos con contingencias y situaciones pico.

Asimismo, la señora Melgarejo presentó el estado de las etapas ORAT:

Imagen N° 09
Estado de etapas ORAT

ETAPA	STATUS
CAPACITACIÓN:	
1. Operación y Mantenimiento Nuevos Equipos y Sistemas.	✗ No se han culminados todos los sistemas y equipos. No se han realizado pruebas de comisionamiento* y puesta en marcha.
2. Familiarización General sobre Instalaciones.	✗ Si bien se han realizado visitas de familiarización y capacitaciones a personal de Entidades, aerolíneas y agentes SEA, consideramos que estas no se encuentran al 100%, en tanto, el aeropuerto no está culminado y sus oficinas no se encuentran instaladas.
3. Capacitación en procesos y procedimientos operativos.	

ETAPA	STATUS
TRANSFERENCIA:	
1. Volumen de Mudanza: LAP ha solicitado a Entidades y Aerolíneas información del volumen de sus mobiliarios para la contratación de los vehículos de carga (a cargo de LAP) para traslado.	✗ Aerolíneas atendido 86% Entidades atendido 77% Operadores rampa atendido 67%
2. Transferencia de Oficinas a Aerolíneas y Entidades , consiste en:	
2.1 Envío de Información a Aerolíneas y Entidades.	✓
2.2 Periodo de Consultas.	✓
2.3 Presentación Expedientes Técnicos de parte de Aerolíneas y Entidades. (LAP solicitó expedientes máximo 30/09/24, ampliado 15/11/24)	✗ "AEROLÍNEAS" De 39 operadores se han entregado espacios a 2: LATAM y Air Europa. 08 operadores en etapa de revisión de Expediente Técnico.
2.4 Aprobación de Expediente Técnico de parte de LAP.	✗ "ENTIDADES" De 11 entidades se han entregado espacios a 3: SUNAT, Ministerio de Cultura y Ministerio Público.
2.5 Entrega de Espacios.	✗ 03 entidades en etapa de revisión de Expediente Técnico:
2.6 Habilitación por parte de la Aerolíneas y Entidad.	✗ Promperú, Migraciones e Indecopi.

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Con relación a la etapa de transferencia (estado de la entrega de espacios a aerolíneas y entidades) señaló que LAP ha enviado la información que se requiere a las aerolíneas y entidades, siendo necesaria la presentación de expedientes técnicos para la implementación de estos espacios.

A la fecha, de 39 operadores se ha entregado espacios a 2 aerolíneas: Latam y Air Europa y 8 operadores se encuentran en etapa de revisión de Expediente Técnico.

Asimismo, señaló que de 11 entidades se ha entregado espacios a 3 entidades: SUNAT, Ministerio de Cultura y Ministerio Público.

Posteriormente, el señor Carlos Gutiérrez Laguna, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI intervino señalando que hasta la fecha no se ha realizado pruebas con el sistema HBS, lo cual resulta muy importante para los operadores aéreos, así como

también comentó que sí se han dado pruebas en plataforma, sin embargo mostró su preocupación porque los camiones no pasan la altura de los puentes.

Sobre ello, el señor Sergio Ocampo, Landiside Senior Program Manager de Lima Airport Partners S.R.L. precisó que la infraestructura en el Nuevo Terminal es diferente, y que en el AIJC no se cambia la plataforma hace 20 años, por ello, para la realización de las pruebas habrá un periodo de adaptación del personal de los operadores, asimismo indicó que son 3 los camiones a los que hace referencia el señor Gutierrez y superaban la altura porque se les había colocado una baranda, haciéndolos más alto que lo normal (altura reglamentaria 4.20 metros).

Sin embargo, también mencionó que los puentes todavía no culminan el periodo de verificación donde se debe cumplir con la altura de 4.20 metros, adicionalmente indicó que hubo otra pequeña incidencia en el acceso al sótano, ya que medía 3.80 metros de altura, lo cual ya ha sido corregido por parte del constructor.

En lo referido al HBS precisó que el técnico especializado ha llegado de Estados Unidos para poner en marcha las máquinas de dicho sistema, sin embargo, para ello se requiere la interconexión con la información de SITA a cargo de las aerolíneas.

La señora Melgarejo, continuó con la exposición señalando lo que se ha concluido como resultado de la supervisión de las pruebas ORAT:

- El entorno de pruebas se encuentra aún en fase de obra: se percibe ruido, polvo, reducida claridad del entorno.
- Falta de la limpieza necesaria: excesivo polvo en equipos y sistemas ya instalados.
- Personal de las aerolíneas sin capacitación previa a las pruebas avanzadas.
- Problemas en la impresión de etiquetas para facturación.
- Las pruebas se realizan sin conexión por cable a internet: problemas de comunicación con SITA.
- Señalización para los pasajeros provisional e incompleta.
- Las pruebas aún son asistidas por personal LAP.
- No es posible la familiarización al 100% del personal que laborará en el AIJC.
- Existen multitud de sistemas e infraestructuras, como en plataforma, sistema de control de accesos, IT, SDP, otros, que aún no han sido probadas.
- Aún no se cuenta con e-gates, ni servidores de Migraciones.

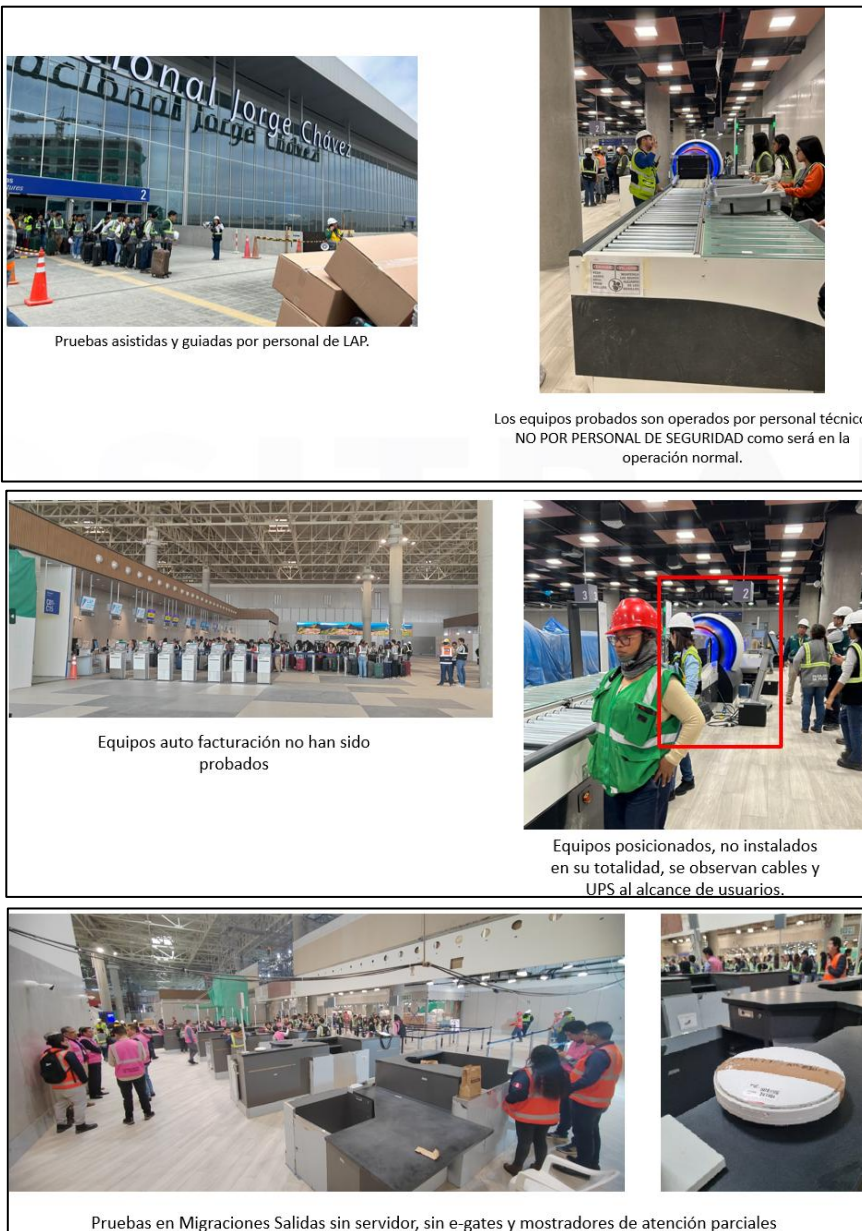
Posteriormente, señaló que contaron con la participación de un experto en pruebas ORAT de Cesel- INECO, quien concluyó lo siguiente:

- *Debido al impacto que la apertura de un nuevo edificio terminal tiene en los operadores y usuarios, se debería confirmar la fecha de puesta en marcha al menos dos meses antes de la misma.*
- *Se debe garantizar la culminación de las pruebas inicialmente programadas cuando la obra se encuentre culminada.*
- *Para poder cumplir con el objetivo de las pruebas operacionales, es imprescindible que se den, al menos, las siguientes condiciones:*
 - *Finalización de las obras y habilitación de las zonas a probar en situación similar a la operación.*

- Finalización y entrega de los sistemas y equipamientos necesarios para la operación, debidamente comisionados por los contratistas.
- Alimentación eléctrica estable y sistemas de comunicaciones integrados y operativos.
- Personal operativo capacitado con los nuevos equipos y procedimientos.
- Personal operativo familiarizado con la nueva infraestructura.

Luego de ello, mostró tomas fotográficas de las pruebas ORAT realizadas:

Imagen N° 10
Pruebas ORAT



Finalmente, hizo mención a extractos del contrato de concesión que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización toma como base para la realización de las acciones de supervisión del OSITRAN en el Nuevo Terminal, las cuales son:

- Numeral 5.2 del Contrato de Concesión: establece que la operación en el AIJC debe ser ininterrumpida.
- Cláusula Quinta de la Adenda N°7 al Contrato de Concesión establece el plazo máximo para la puesta en operación por parte del concesionario.
- Anexo 3: establece las operaciones principales y no principales que debe cumplir el concesionario.
- Anexo 5: establece los servicios relacionados a la TUUA que deben ser idóneamente proporcionados.

Para dar cumplimiento a lo señalado previamente, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización ha realizado las siguientes acciones:

1. Participación en las pruebas ORAT.
2. Seguimiento al cumplimiento de etapas del proyecto ORAT.
3. Seguimiento de cumplimiento de requisitos contractuales (RTM, áreas, facilidades, servicios).
4. Seguimiento a solicitudes y tramitación de autorizaciones y licencias.
5. Solicitud de atención de observaciones y requerimientos de aerolíneas y otros usuarios.

El señor Diego Cuesta, ORAT Project Manager de Lima Airport Partners S.R.L. intervino indicando que ORAT significa la búsqueda de la eficiencia operacional de una infraestructura de servicios comunes, como servicios públicos. Este proceso ORAT se establece con unas pautas básicas, pero se adapta necesariamente a la infraestructura que va a ser probada, no contando con un modelo ORAT que se aplica específicamente en tiempos y detalle a todos los aeropuertos.

Asimismo, señaló que el traslape que existe entre la construcción y la puesta en marcha de operación es absolutamente normal en todo proyecto. Todos los proyectos ORAT se inician con casco y botas; el ORAT no empieza cuando la infraestructura está terminada y entregada al concesionario. Las pruebas ORAT darán un indicativo de si estamos acercándonos al exitoso inicio de operaciones del AIJC.

El señor La Rosa intervino señalando que el compromiso es de todos, y que por el lado de las aerolíneas buscan cooperar en los procesos y participar en las pruebas ORAT, por ello solicitó el cronograma de las pruebas a fin de poder participar de ellas.

La Dra. Verónica Zambrano consultó a LAP cuándo se realizará una prueba ORAT integral de todos los componentes necesarios para el inicio de operaciones del AIJC, que muestre el funcionamiento del Terminal al 100%.

El señor Ocampo indicó que nunca habrá una prueba real de operación puesto que no se dispone de 4000 personas para simular una hora pico, solo se cuenta con 300 personas, en esa línea precisó que no tendría sentido abrir 12 líneas de inspección de equipaje con esa cantidad de voluntarios, por ello, se realizan pruebas solo con 2 líneas de inspección, con la finalidad que no se concluya el proceso de manera tan rápida.

La señora Tibisay Monsalve Restrepo, representante de la Cámara Nacional de Turismo – CANATUR, solicitó participar en las pruebas ORAT durante el mes de enero, mes en el que iniciarían las operaciones del nuevo Terminal.

Posteriormente, la señora María Elena Reaño, Líder de Asuntos Legales Regulatorios de Lima Airport Partners S.R.L. intervino señalando que, si las aerolíneas no terminan de levantar las observaciones de los expedientes técnicos no podrán realizar la mudanza al nuevo Terminal, por ello precisó que la mudanza no depende de LAP únicamente, sino también de las propias líneas aéreas.

La señora Patricia Siles participó indicando que a algunas aerolíneas que trasladarán un escritorio con su laptop, LAP les está solicitando un plano con distribución de espacios, plano con implementación del mobiliario, mapa eléctrico, aforo previsto para la oficina, entre otros; por ello indicó que, dado que los procesos de LAP son tan complicados, se prolonga la demora para la mudanza.

La Dra. Zambrano indicó que el OSITRAN está atravesando los mismos procedimientos para la mudanza de su oficina, sin embargo, entiende que son normas que deben cumplirse.

El señor Alberto Lei Santa Gadea, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT intervino señalando que se ha hecho mención a los procesos para los pasajeros, sin embargo no se ha dicho nada con relación a la carga, cuál será el procedimiento para los operadores de carga y Aduanas, por lo que solicitó que se incluyan en las pruebas ORAT.

III. ACUERDOS

Durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria N° 76 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 formularon los siguientes pedidos:

1. Solicitar la remisión de los documentos que sustentaron la negociación en la Adenda 6, que incorporó la TUUA de transferencia.
2. Solicitar a LAP que evalúe y tome acción para mantener el orden en las salidas de la playa de estacionamiento para el pernocte de los vehículos, toda vez que las mismas estarían siendo bloqueadas por los taxistas.
3. Solicitar a LAP el cronograma de la realización de las pruebas ORAT para ser remitida a los miembros del presente Consejo de Usuarios y participar de ellas, así como incluir a los operadores de carga en las citadas pruebas.
4. Realizar una visita de campo al nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC a fin de participar de las pruebas ORAT, en el mes en el que iniciarían las operaciones del nuevo Terminal.

Siendo las 13:35 horas del mismo día, y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria N° 76 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

Tibisay Monsalve Restrepo
Cámara Nacional de Turismo –
CANATUR

Diego Sebastián Llosa Velásquez
Asociación de Exportadores – ADEX

Rafael del Campo Quintana
Asociación de Agentes de Aduana del
Perú – AAAP

Federico Vegna
Asociación Peruana de Agentes de Carga
Internacional – APACIT

Victor Hugo Mercado Luyo
Frío Aéreo Asociación Civil

Patricia Siles Álvarez
Asociación Latinoamericana de
Transporte Aéreo – ALTA.