

ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 75
CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día jueves 26 de setiembre 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 Ordinaria N° 75 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.
- Monica Melgarejo Sanchez, Analista de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
- 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. Nilton Llanos, representante alterno de la Asociación de Exportadores – ADEX.
5. Federico Vegna, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
6. Carlos Alberto Molfino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAAP.
7. Patricia Siles Álvarez, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA.
8. Santiago Bruno Alecchi Ciamarra, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI.

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

- Alberto Lei Santa Gadea, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
- Elí Bustinza Saldivar, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional – CONUDFI.
- Milagros Rabines, miembro alterno de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA.

- Emilio Otero Anton, Representante del Frente Unificado de Huérfanos, Viudas y Personas con Discapacidad de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú.
- Juan Cassinelli Sánchez, Gerente General de TALMA.
- Rita Roxana Cornejo, Gerente Legal & Marco Regulatorio de TALMA.

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:

- Jorge Fernández, WP3 Landside, Structural & Civil Manager de Lima Airport Partners – LAP.
- Joseff Monzón, Business Developer de Lima Airport Partners – LAP.
- María Elena Reaño, Líder de Asuntos Legales Regulatorios de Lima Airport Partners – LAP.
- César Sánchez, Senior Architect de Lima Airport Partners – LAP.

La Sesión Ordinaria 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 Ordinaria N° 75 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Estado de los procesos necesarios a ser aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil para el inicio de operaciones del nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario indicó que para el primer tema de Agenda se invitó a representantes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, sin embargo, lamentablemente no se obtuvo una respuesta por parte de dicha Dirección, por lo que se programará una sesión extraordinaria con la finalidad de abordar el presente tema.

2.2. Rutas y habilitación para el acceso peatonal y de carga al nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

La Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra a los funcionarios de Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP), a fin de abordar este segundo tema de agenda.

Así, el señor Jorge Fernández, WP3 Landside, Structural & Civil Manager de LAP inició la presentación mostrando el diseño inicial planteado por LAP con los flujos previstos para el Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.



Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.

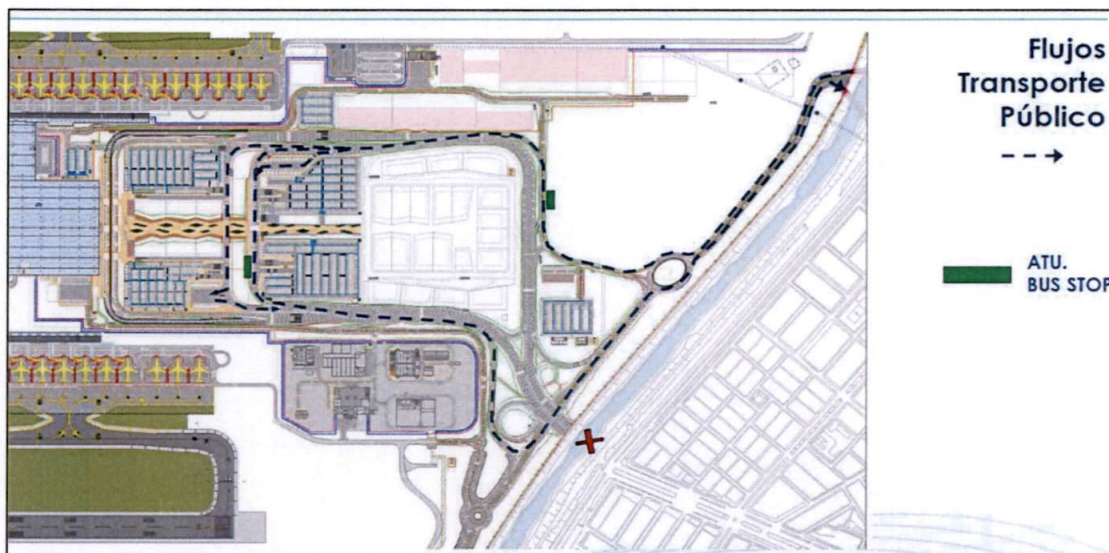
En esa línea, señaló que, a raíz de los problemas conocidos con relación al Puente Santa Rosa, LAP se vio obligado a encontrar una solución técnica que le permitiera mantener todos los flujos.

Así, precisó que con el nuevo diseño se cuenta con un tráfico cruzado de pasajeros y mercancías, lo cual es inevitable por la propia configuración del acceso de los puentes. Los puentes tienen una capacidad de 2 + 2, cada puente tiene una vía con 2 carriles.

El señor Juan Cassinelli Sánchez, Gerente General de TALMA intervino señalando que los servicios de carga aérea son servicios no regulados y que el tercio de la carga aérea se maneja en cargueros, quienes se van a mantener ubicados en la Terminal actual; por otro lado, la carga que se traslada en los aviones de pasajeros -tanto doméstica como internacional- se va a manejar en la nueva infraestructura.

El señor Jorge Fernández continuó con la presentación señalando que LAP ha recibido varias consultas sobre el transporte público, por lo que presentó el diseño de los flujos de transporte público actual, el cual ha cambiado con relación al diseño original.

Nuevo Acceso – Flujos de transporte público



Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.

Con el nuevo diseño se cuenta con una vía que tiene su origen en los puentes provisionales, para luego desplazarse por el interior del aeropuerto, generando 3 paradas principales: una primera parada para los trabajadores, una segunda parada denominada vía libre que tiene 4 carriles y una tercera parada comercial por donde todos los pasajeros que vienen en transporte público puedan acceder al Terminal. La capacidad del Terminal es de 50 millones de pasajeros.

Posteriormente, la señora Patricia Siles Álvarez, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA, intervino señalando que LAP ha programado para el 11 de noviembre un ejercicio de operación interna, convocando a muchas personas para ello, sin embargo, indicó que sería importante que dicho ejercicio también se realice de manera externa, sugiriendo que se lleve a cabo el ejercicio con carga y transporte público.

Al respecto, el señor Jorge Fernández señaló que el martes 1 de octubre se realizaría una prueba para verificar los sistemas y flujos del aeropuerto, la cual se ha coordinado con PROVÍAS, por lo que ingresarán un grupo de personas por los puentes provisionales, cruzarán las vías internas y las del Terminal, pasando todos los procesos hasta llegar a la puerta de embarque.

La señora Monica Melgarejo Sanchez, Analista de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN intervino consultando si se tiene conocimiento de la ruta que seguirían los buses a cargo de la Autoridad de Transporte Urbano (en adelante, ATU) para ingresar a los pasajeros al Terminal Aeroportuario, así como también, consultó si ya se encuentran contratados los buses o en su defecto cuál es el nivel de avance de dichas gestiones.

El señor Fernández indicó que no cuenta con dicha información, sin embargo, señaló que es importante puntualizar que el aeropuerto sí cuenta con un acceso peatonal, toda vez que a través de un transporte público se dejará a los pasajeros en una parada formalizada, a partir de la cual los usuarios acceden peatonalmente al aeropuerto, caminando una distancia de 330 metros aproximadamente.

Asimismo, señaló que en el diseño original del Master Plan se contempló una ciclovía. Posteriormente, mostró la propuesta de las rutas elaboradas por la ATU:

Imagen N° 03:
Rutas propuestas por ATU para el acceso peatonal



Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.

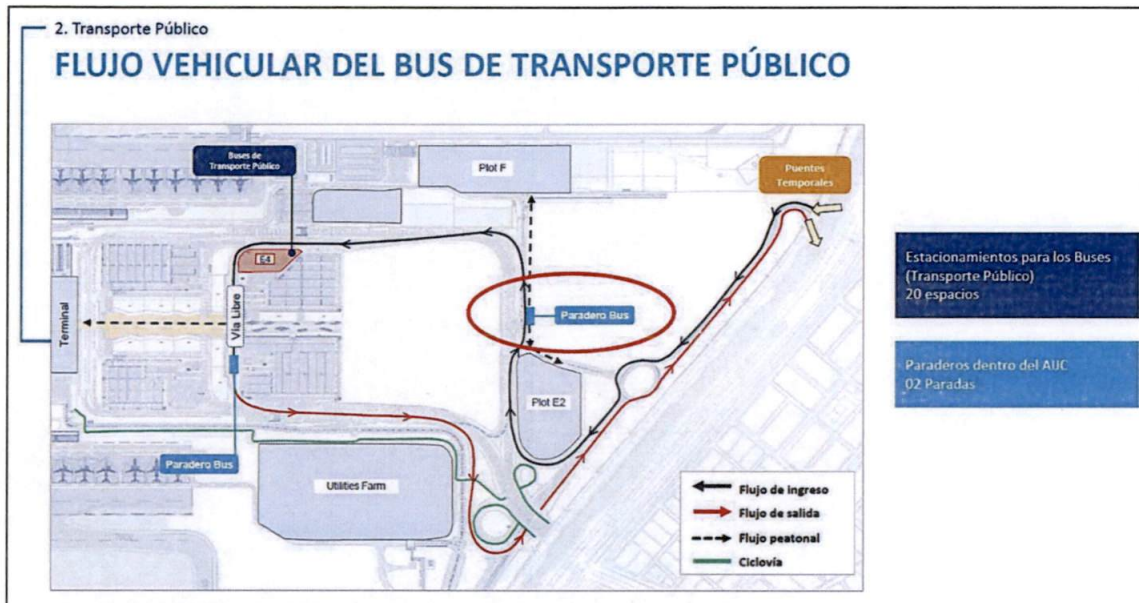
La señora Rita Roxana Cornejo, Gerente Legal & Marco Regulatorio de TALMA intervino consultando si se tiene certeza de que estarán implementados los accesos y rutas para los pasajeros el día en que empiezan las operaciones, así como también consultó si LAP cuenta con un Plan B, en caso ATU no llegara a contratar los buses.

El señor Fernández indicó que semanalmente se realizan reuniones entre LAP y ATU para asegurar que las rutas estén disponibles, sin embargo, la responsabilidad es de ATU; asimismo, señaló que LAP ha dimensionado vías internas para que el personal de LAP pueda asistir a sus labores, entre las cuales se encuentran áreas de paradas de buses, vías, circulaciones, entre otros.

Aunado a ello, señaló que para aquellos trabajadores externos a LAP se ha previsto un paradero y una playa de estacionamiento, generando la infraestructura necesaria para que las empresas puedan llevar su propio transporte.

Posteriormente, mostró el flujo vehicular del bus de transporte público:

Imagen N° 04:
Flujo vehicular del bus de transporte público



Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.

El señor Joseff Monzón, Business Developer de Lima Airport Partners – LAP, intervino señalando que LAP viene trabajando en planes de contingencia con cada uno de los operadores vinculados.

Asimismo, el señor Monzón mostró el funcionamiento de la zona de carga sur que estará habilitada para el inicio de operaciones, aquí se encontrará i) la zona de espera de carga; ii) los operadores de rampa: TALMA, MENZIES y SAASA, quienes operarán en esta zona como en la plataforma existente; iii) un depósito aduanero que será manejado por el operador del Duty Free; iv) el área de depósito de carga y cross docking donde operará la carga aérea de Swissport y v) almacenes, conforme se visualiza en la Imagen N° 5.

Imagen N° 05:
Zona de Carga Sur



Fuente: Lima Airport Partners S.R.L

El señor Elí Bustinza Saldivar, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional – CONUDFI intervino consultando si se puede llegar caminando a la zona de plataforma desde el paradero de buses ubicado a la altura del Puesto de control ZCS.

Al respecto, el señor Monzón señaló que no está considerado un sendero peatonal interno, por lo que deberán llegar en vehículo al nuevo terminal.

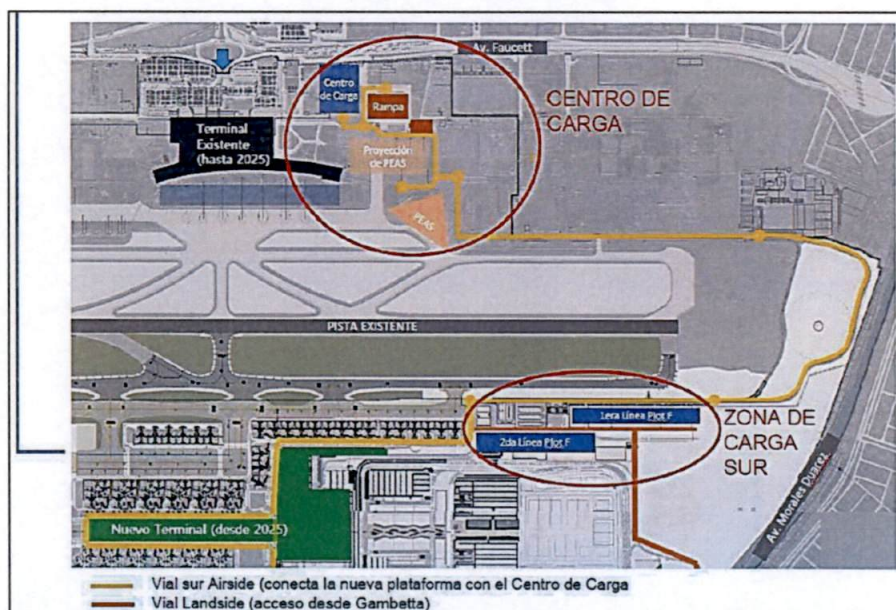
Aunado a ello, el señor Fernández precisó que se cuenta con sendas peatonales internas desde las paradas de buses a los distintos núcleos de trabajo y otra senda interna desde el plote F hacia el Terminal.

Posteriormente, el señor Monzón continuó con la exposición precisando que el acceso al Centro de Carga se mantiene por la avenida Faucett como actualmente funciona, el Centro de Transferencia continúa operando para recibir carga de depósitos temporales externos; y, la carga que se va o viene en cargueros puros se procesa en las áreas actuales.

Asimismo, precisó que se tiene la visión de ampliar las posiciones de los cargueros, pudiendo llegar a una posición adicional para el inicio de operaciones.

Por otro lado, explicó cómo se va a conectar la plataforma existente, las áreas de rampa, centros de carga y posiciones de estacionamiento de aeronaves con la zona de carga Sur, precisando que se conectarán a través del vial Sur, que se muestra en la imagen N° 06.

Imagen N° 06:
Conexión entre zonas de carga



Fuente: Lima Airport Partners S.R.L

Posteriormente, la señorita María Elena Reaño, Líder de Asuntos Legales Regulatorios de LAP, intervino señalando que se debe tener en cuenta que el Aeropuerto ha sido diseñado bajo la premisa de contar con el puente definitivo Santa Rosa, por lo que las contingencias que puedan

generarse por el incumplimiento del Estado no pueden ser absorbidas por LAP, lo cual no obsta, que LAP se encuentre trabajando en acciones adicionales a su responsabilidad para lograr el mejor inicio de operaciones del nuevo Terminal.

La señora Milagros Rabines, miembro alterno de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA, intervino señalando que han revisado las adendas a los contratos de acceso para las áreas reguladas, donde se ha establecido que el inicio de operaciones está sujeta a que LAP, con el equipo ORAT, defina en qué momento se ha cumplido de manera integral con las pruebas en todos los procesos operativos para dar inicio a la operación, no habiendo flexibilidad para que se contara también con la conformidad de los usuarios intermedios, por lo que indicó que le preocupa que LAP pueda dar la conformidad para dicho inicio de operaciones y transferencia, sin contar con la opinión de todos los actores.

Al respecto, el señor Fernández precisó que en las pruebas que se realizan dentro del ORAT asisten las aerolíneas y distintos organismos públicos.

El señor Carlos Gutiérrez Laguna, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, intervino consultando por qué no se habilita el acceso por la avenida Gambetta para el transporte privado particular, con la finalidad de descongestionar el acceso de los puentes modulares.

Al respecto, el señor Fernández señaló que no se habilita dicho acceso debido a que la avenida Gambetta se encuentra completamente colapsada. Asimismo, precisó que a raíz de que LAP tendría certeza que no dispondrían del Puente Santa Rosa, se evaluaron distintas alternativas, realizando estudios de tráfico.

La señora Monica Melgarejo Sanchez intervino indicando que es esencial incluir como parte del ORAT esta definición de las vías de acceso a cargo de ATU, tanto para pasajeros como para trabajadores que laboran en el Aeropuerto, esperando que en las próximas reuniones del ORAT se pueda abordar esta problemática.

El señor Monzón señaló que el equipo ORAT está trabajando a su vez con mini equipos sectorizados generando documentos que serán compartidos con cada uno de los stakeholders.

La Dra. Angela Arrescurrenaga indicó que, conforme a lo mencionado por la señora Melgarejo, se solicitará a LAP incluir como parte del ORAT la problemática referida a la definición de las vías de acceso a cargo de ATU.

El señor Martín José La Rosa Perón, representante de IATA, Sucursal del Perú señaló que el acceso peatonal es una gran preocupación para todos los actores. Asimismo, señaló que el ORAT se ha trabajado de forma diferenciada, avanzando por procesos conforme se vaya entregando la infraestructura, sin embargo, manifestó su preocupación debido a que las pruebas no se estarían realizando en su totalidad como deberían.

El señor Carlos Alberto Molfino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAAP, manifestó su preocupación por que no se llegue a la fecha indicada para el inicio de operaciones, asimismo, indicó que actualmente el Aeropuerto cuenta con 3 carriles de ingreso para pasajeros, no obstante, los puentes tienen 2 carriles de ingreso, por lo que solicitó que se evalúe la opción de hacer 2 ingresos por la avenida Gambetta.

El señor Fernandez precisó que LAP es el principal interesado en que el Nuevo Aeropuerto funcione correctamente, así como también quienes alertaron del problema con los puentes.

Concluida la presentación por parte de LAP, la Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra al señor Emilio Otero Anton, representante del Frente Unificado de Huérfanos, Viudas y Personas con Discapacidad de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, quien solicitó un espacio para exponer su preocupación respecto a los temas de accesibilidad en la nueva infraestructura del Terminal de pasajeros del Jorge Chávez.

Así, el señor Otero manifestó su preocupación por las falencias que existirían respecto a la accesibilidad universal al Nuevo Terminal de pasajeros, especialmente de las personas con discapacidad auditiva, visual, entre otras y recomendó que LAP cuente con una aplicación tecnológica que facilite el traslado de las personas con discapacidad; así como con una zona de estacionamiento de aeronaves para ocasiones aeromédicas que permita el desplazamiento próximo de pasajeros que lo requieran.

El señor Fernandez precisó que LAP está trabajando en aplicaciones de realidad aumentada y virtual para mostrar al pasajero con pérdida de movilidad las rutas en el aeropuerto, asimismo, señaló que el diseño del aeropuerto cumple con altos estándares nacionales e internacionales referente a rampas, elevadores, anchos de pasillos, entre otros.

El señor César Sánchez, Senior Architect de Lima Airport Partners – LAP, comentó que el grupo de CONADIS ha realizado una visita al proyecto, a quienes se les mostró los avances en cuanto a rampas y accesibilidad, quienes tuvieron unas mínimas observaciones, las cuales están siendo levantadas a la fecha.

Finalmente, la Dra. Angela Arrescurrenaga señaló que la presentación de LAP será remitida a los correos electrónicos de los miembros del presente Consejo de Usuarios, así como también se les remitirá las comunicaciones cursadas a la DGPPT respecto a la consulta que se le ha realizado acerca de las acciones que estarían evaluando para tener un acceso directo al Aeropuerto Jorge Chávez a través de un ramal adicional de la línea 4.

Aunado a ello, señaló que se cursará un reiterativo a la Dirección General de Aeronáutica Civil para que puedan participar en una próxima sesión a fin de abordar el tema referido al estado de los procesos necesarios a ser aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil para el inicio de operaciones del nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Asimismo, señaló que se invitará a la ATU y Provías con la finalidad que expongan de manera conjunta con LAP, el flujo del tráfico para el acceso al Nuevo Terminal de Pasajeros.

El señor Gutierrez solicitó que se pueda hacer una suerte de monitoreo paralelo a los avances reales del ORAT y manifestó su interés en conocer la fecha límite para dar la conformidad de inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, toda vez que tenía conocimiento que sería 45 días antes del 18 de diciembre.

Al respecto, el señor Fredy Nuñez, Supervisor Contractual de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, indicó que en la normatividad aeronáutica está previsto que para

realizar cualquier cambio en un aeropuerto, se debe identificar con 2 ciclos AIRAC de antelación (60 días) para que se pueda dar a conocer dichas acciones.

En ese sentido, señaló que CORPAC indicó que el próximo ciclo AIRAC se cumple el 3 de octubre y a la fecha no se habría previsto la publicación de la mudanza del aeropuerto, por lo que habría que esperar al próximo ciclo AIRAC que es en noviembre.

El señor Santiago Bruno Alecchi Ciamarra, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SIN, señaló que uno de los actores principales para poder solucionar parte de los problemas señalados es la ATU, que depende del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin embargo, precisó que tiene conocimiento que se habría reducido el presupuesto a dicha Autoridad, por lo que solicitó que se invite a altas autoridades como el Viceministro de Transportes y Comunicaciones para poder tener resultados.

La Dra. Verónica Zambrano, Presidente del Consejo Directivo del OSITRAN manifestó su preocupación, sin embargo precisó que el OSITRAN solo puede exigir cumplimiento a LAP, haciendo labores de coordinación con las demás entidades como ATU, PROVÍAS, Municipalidades, por lo que recomendó que los miembros del presente Consejo envíen comunicaciones al Ministerio de Transportes y Comunicaciones presentando su preocupación por este problema integral del acceso al Aeropuerto y la inseguridad a las afueras del mismo.

El señor La Rosa intervino indicando que no se ha desarrollado un ORAT regular, toda vez que las pruebas que se vienen realizando no se ejecutan completamente, sin embargo, se toman como realizadas.

Al respecto, la señora Mónica Melgarejo indicó que no existe una especificación objetiva respecto a la ejecución de un ORAT, sólo lineamientos generales en el ADRM (Airport Development Reference Manual).

Asimismo, precisó que las cláusulas contractuales vinculadas a la puesta en operación son 2:

- Desde la fecha de cierre, LAP presta los servicios aeroportuarios de manera ininterrumpida, por lo que el traslape tendría que darse perfectamente para que no se pueda afectar la operación.
- La fecha máxima para la puesta en operación del Nuevo Terminal es el 30 de enero de 2025.

Ambas son cláusulas sancionables por el OSITRAN.

No obstante ello, el OSITRAN se encuentra realizando una supervisión proactiva, asistiendo a las pruebas que se vienen realizando como parte del ORAT, solicitando documentación detallada respecto al cumplimiento del mismo.

En ese sentido, la señora Melgarejo precisó que se ha evidenciado fallas diversas, como por ejemplo en el sistema CUTE, por lo que el OSITRAN ha solicitado la implementación de medidas correctivas.

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 de pedidos de la sesión Ordinaria N° 74

1. *Trasladar a LAP la preocupación de los miembros del presente Consejo debido a la demora en el otorgamiento de facilidades para el acceso de los contratistas de CORPAC para instalar el equipamiento en el lado aire y solicitar reducir el tiempo para otorgar dichas facilidades.*
2. *Solicitar a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones realice las coordinaciones necesarias con LAP a fin de reducir el tiempo en el que se brindan las facilidades para el acceso del proveedor para instalar el equipamiento en el lado aire, de acuerdo al compromiso asumido por dicha Dirección en la presente sesión.*

Acciones realizadas por la Gerencia de Atención al Usuario	Respuestas de las entidades y empresa concesionaria
i. Mediante Oficio N° 1209-2024-GAU-OSITRAN, la GAU solicitó a la DGPPT del MTC que, <u>se sirva realizar las coordinaciones con LAP a fin de poder reducir el tiempo que se toman para brindar las facilidades para el acceso del proveedor de CORPAC.</u> ii. Por medio del Oficio N° 1210-2024-GAU-OSITRAN, la GAU solicitó a LAP que, <u>evalúe la factibilidad de reducir el tiempo que se toman para el otorgamiento de facilidades en el acceso a los contratistas de CORPAC encargados del equipamiento necesario en el lado aire del AIJCH.</u> iii. Mediante Oficio N° 1287-2024-GAU-OSITRAN, la GAU solicitó a CORPAC que, informe sobre los casos específicos en los que haya tenido dichos inconvenientes y/o demoras en el otorgamiento de facilidades de acceso, asimismo, se requirió la siguiente información: - Datos del contratista que hayan experimentado la demora en el procesamiento de facilidades de acceso. - Fecha de ingreso de la solicitud de facilidades.	• A través del Oficio N° 3182-2024-MTC/19.02, la DGPPT del MTC brindó respuesta y remitió la Carta N° C-LAP-APCR-2024-0227 emitida por LAP, mediante la cual se informa que, <u>no se ha detectado ninguna solicitud de CORPAC para el ingreso de alguno de sus contratistas encargados del equipamiento en el lado aire del AIJCH</u>, que haya tenido alguna demora en los tiempos de procesamiento de su solicitud de facilidades. • Mediante la Carta N° C-LAP-APCR-2024-0225, LAP indicó que, luego de haber efectuado las coordinaciones internas con su área de Seguridad, <u>no han detectado ninguna solicitud por parte de CORPAC para el ingreso de alguna empresa contratista encargada del equipamiento en el lado aire del AIJCH que haya tenido alguna demora en los tiempos de procesamiento de sus facilidades</u>, asimismo solicitó <u>se brinde detalles sobre los casos específicos en los que CORPAC haya tenido inconvenientes y/o demoras en el otorgamiento de facilidades de acceso.</u> • Por medio del Oficio N° MTC/CORPAC S.A. GCNA.1.244.2024.C, CORPAC señaló que, las demoras en el otorgamiento de facilidades se produjeron durante la emisión de autorizaciones para los trabajos de instalación de los sistemas de radio ayudas (ILS/DME), sistemas meteorológicos (AWOS), y de SAI (para el AWOS) los cuales, a la fecha, ya están concluidos. No obstante, precisó que, la demora señalada fue a causa de los continuos requisitos solicitados por el Área de Proyectos de Terceros de LAP, quien tiene conocimiento de esta situación. • Finalmente, <u>CORPAC manifestó que, espera no tener los mismos inconvenientes para el desarrollo contractual de los actuales proyectos previstos a ejecutarse en el AIJCH durante el año 2025.</u> Por lo antes expuesto, <u>esta Gerencia, mediante Oficio N° 1382-2024-GAU-OSITRAN remitió a LAP el documento de CORPAC para los fines correspondientes.</u>

- Cualquier documentación o referencia adicional que evidencie haber ingresado la solicitud.

- Dicha información fue puesta en conocimiento de los miembros del presente Consejo mediante el correo electrónico de fecha 20 de setiembre del presente año.

3. *Solicitar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informe cuando concluya el análisis de la respuesta brindada por CORPAC respecto a cuál es el incumplimiento por parte de LAP con relación a la provisión de electricidad en los grupos electrógenos, y su posterior traslado a la DGAC.*

- Mediante los Memorando Nros. 475-2024-GAU-OSITRAN y 542-2024-GAU-OSITRAN la GAU solicitó a la GSF se sirva informar el resultado del análisis realizado a la respuesta brindada por CORPAC respecto al posible incumplimiento por parte de LAP acerca de la provisión del equipamiento necesario relacionado al grupo electrógeno en la nueva torre de control del AIJCH.

- Por medio del Memorando N° 01421-2024-GSF-OSITRAN la GSF brindó respuesta y señaló que, con relación al Oficio N° MTC/CORPAC S.A. GG.649.2024/2 de CORPAC y tomando en consideración el Informe Técnico Especial N° 176 del Consorcio Supervisor CESEL – INECO y la Carta N° C LAP-GALG-2024-0300 de LAP, ha elaborado el Informe N° 00098-2024-GSF-OSITRAN, el cual establece que:

- ✓ La documentación remitida por CORPAC continua sin proporcionar mayor sustento y precisión requerida por OSITRAN, no habiéndose acreditado hasta el momento lo afirmado por CORPAC.
- ✓ CORPAC no ha cumplido con evaluar y definir si las observaciones identificadas corresponden a un incumplimiento a la normativa técnica o de diseño, así como tampoco ha especificado qué norma se estaría incumpliendo o si se trata de una optimización de la infraestructura eléctrica propuesta por CORPAC.
- ✓ El diseño propuesto por LAP y aceptado por CORPAC en su oportunidad con los diagramas unifilares dados en los años 2019 y 2021 cumplen los requerimientos normativos de OACI y las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP).
- ✓ Los recientes cuestionamientos de CORPAC durante el presente año implicarían un desconocimiento a los acuerdos formulados en las reuniones de trabajo sostenidas con LAP en la fase de diseño y que constan en las respectivas actas de trabajo; en tal sentido, dichas observaciones posteriores podrían ser entendidas como "OPTIMIZACIONES" a los diseños YA EFECTUADOS.
- ✓ Se evidencia que tanto en las fases de diseño y ejecución de los trabajos del sistema eléctrico de la Torre de control y sistemas de ayudas visuales se tomó en consideración la normativa aeronáutica aplicable; asimismo, se constató la realización de las respectivas pruebas técnicas para la puesta en marcha de la Torre de Control y demás edificios, las cuales

	cumplieron con lo especificado en la normativa, por lo que se consideraron como aptas.
4. Consultar al MTC si se está contemplando en el corto, mediano o largo plazo que haya algún ramal adicional de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao para llevar a los pasajeros directamente al Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.	- Mediante <u>Oficios Nros 1241-2024-GAU-OSITRAN y 1379-2024-GAU-OSITRAN</u>, la GAU solicitó a la DGPPT del MTC, que informe lo siguiente: - Si se estaría contemplando contar con un ramal adicional de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao que permita transportar a los pasajeros directamente al Nuevo Terminal del Aeropuerto Jorge Chávez. - Si se encuentra negociando una adenda con el contratista a cargo de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, para que se realice el desvío adicional. - Al respecto, a la fecha la DGPPT del MTC no ha atendido nuestro requerimiento de información, no obstante ello, nos encontramos realizando el seguimiento correspondiente para obtener la información requerida a la brevedad posible.
5. Consultar al MTC cuáles son los desvíos programados a la fecha, tanto para los pasajeros como para la carga y cuál será el recorrido que deberán seguir, así como se informe acerca de los resultados de la consultoría del Plan de desvíos prevista.	- La GAU mediante <u>Oficio N° 1216-2024-GAU-OSITRAN</u> solicitó a PROVÍAS NACIONAL la siguiente información: - A través del <u>Oficio N° 1129-2024-MTC/20.15</u>, PROVÍAS NACIONAL remitió el <u>Informe N° 003-2024-MTC/20.15/WAC</u> donde señaló lo siguiente: i) El detalle de los desvíos programados a la fecha, tanto para los pasajeros como para la carga, y el recorrido que deberán seguir estos para el acceso al Nuevo Terminal. ii) Los resultados de la consultoría del Plan de desvíos, a cargo de Provías Nacional. - Con respecto al punto i) brindó detalles y ubicaciones de las rutas previstas para el ingreso y salida de pasajeros; asimismo, indicó que, el desarrollo de los accesos para los pasajeros al AIJCH puede visualizarse en el video "Rutas de acceso vehicular al AIJCH" publicado en las redes sociales del MTC. Por otro lado, señaló que, los desvíos programados para la carga aún no han sido planteados, debido a que, el ingreso se realizará por la Av. Gambetta, donde no se tiene obras programadas. - Con relación al punto ii) remitió el <i>Informe Final del Análisis de Planes de Desvíos e Identificación de Vías que se verán afectadas por el impacto de la construcción de la vía expresa Santa Rosa</i>, que ha sido elaborado por el consultor TRANSIS. - Dicha información fue puesta en conocimiento de los miembros del presente Consejo mediante el correo electrónico de fecha 19 de setiembre del presente año.
6. Solicitar a la GSF absuelva la consulta referida a la discrepancia que existe entre el PDA y el contrato de	Mediante <u>Memorandos N° 420-2024-GAU-OSITRAN y N° 478-2024-GAU-OSITRAN</u>, la GAU solicitó a la GSF que informe el resultado del análisis sobre la discrepancia que existiría entre el anexo 10 del

concesión con relación a los espacios a ser asignados por LAP a las entidades.

Contrato de Concesión y el PDA 2018 respecto a la asignación de áreas a las entidades públicas en el AIJCH.

- Al respecto, con el **Memorando N° 1278-2024-GSF-OSITRAN**, la GSF informó que, de acuerdo con lo señalado en la Carta TP.145800.8127.24.SUP remitida por el Consorcio CESEL – INECO, las superficies asignadas para las autoridades gubernamentales se encuentran conforme a lo indicado en el Anexo 10 del Contrato de Concesión. Asimismo, indicó que, en el marco del numeral 1.262 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el PDA 2018 es un documento de planificación, el cual no sustenta los valores de las áreas operativas necesarias para los procesos aeroportuarios, tales como: tiempo de proceso, tiempo de colas, superficie por pasajero, entre otros.
- En tal sentido, señaló que, es importante la diferencia entre área administrativa (Anexo 10) y las áreas operativas (aplicando IATA). En ese sentido, las superficies operativas obtenidas en el diseño del Nuevo Terminal del AIJCH, sustentan los valores obtenidos de acuerdo con el nivel de servicio óptimo según el documento ADRM 12 th de IATA en concordancia al numeral 1.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, indicando los parámetros necesarios para tal cálculo.
- Dicha información fue remitida a los miembros del Consejo mediante correo de fecha 2 de setiembre del presente año.

7. *Invitar en una próxima sesión a la DGAC con la finalidad que informe el estado de los procesos para el inicio de operaciones del AIJCH y en qué etapa se encuentra respecto a la aprobación del Manual de aeródromo de LAP.*

- Lamentablemente, los representantes de la DGAC no asistieron a la sesión.

III. ACUERDOS

Durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria N° 75 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 a LAP que se incluya como parte del desarrollo del ORAT la problemática referida a las vías de acceso a cargo de ATU, tanto para pasajeros como para trabajadores que laboran en el Aeropuerto.
2. Solicitar la remisión de las comunicaciones cursadas a la DGPPT por parte del OSITRAN, respecto a las acciones que estarían evaluando para tener un acceso directo al Aeropuerto Jorge Chávez a través de un ramal adicional de la línea 4.

3. Remitir un oficio reiterativo a la Dirección General de Aeronáutica Civil para que puedan participar en una próxima sesión a fin de abordar el tema referido al estado de los procesos necesarios a ser aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil para el inicio de operaciones del nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
4. Invitar a la ATU y Provías a una próxima sesión, con la finalidad que expongan, de manera conjunta con LAP, cuál es el flujo del tráfico para el acceso al Nuevo Terminal de Pasajeros.

Siendo las 13:35 horas del mismo día, y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 75 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



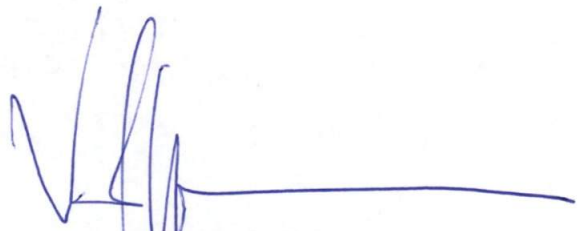
Santiago Bruno Alecchi Ciamarra
Sociedad Nacional de Industrias – SNI



Nilton Llanos
Asociación de Exportadores – ADEX



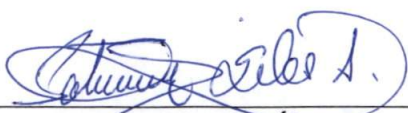
Carlos Alberto Molfino Piaggio
Asociación de Agentes de Aduana del
Perú – AAAP



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.