

ACTA DE SESIÓN EXTRAORDINARIA N° 80
CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día martes 1 de julio de 2025, 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° 80 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.
- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Ejecutiva de la Jefatura de Atención al Usuario Final.
- Jose Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Sandy Alegre Bustamante, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Danilo Campos Flores, Jefe de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Monica Melgarejo Sanchez, Analista de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Melina Caldas Cabrera, Jefe de Regulación de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Javier Chocano Portillo, Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica.
- Christian Rosales Mayo, Jefe de Asuntos Jurídicos Regulatorios y Administrativos.
- Maria Alejandra Mendez Vega, Especialista en Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

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. Martín José La Rosa Perón, representante de IATA, Sucursal del Perú.
3. Alberto Lei Santa Gadea, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
4. Carlos Molfino Piaggio, representante alterno de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAAP.
5. Norma Patricia Siles Álvarez, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo -ALTA.
6. Diego Sebastián Llosa Velásquez, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
7. Victor Hugo Mercado Luyo, representante de Frío Aéreo Asociación Civil.

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

- Renzo Pérez, Coordinador de la Gerencia de Defensoría del Exportador de la Asociación de Exportadores – ADEX.

Igualmente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del citado Reglamento participó en calidad de expositor, el señor:

- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.

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

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Nueva Propuesta de Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario, cedió el uso de la palabra al señor Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN, a efectos de abordar el tema de Agenda.

Así, el señor Quesada inició la presentación indicando que, los pasajeros en transferencia son aquellos cuyo destino final no es el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), si no que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (pueden ser nacionales o internacionales). Estos pasajeros, al ingresar al terminal no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) Internacional o Nacional, sino solo un subconjunto de ellos.

El señor Quesada precisó que, los pasajeros de transferencia tienen a su disponibilidad en el terminal aeroportuario servicios como:

- Servicios higiénicos.
- Climatización (aire acondicionado, calefacción y ventilación).
- Iluminación.
- Señalización
- Información de vuelo.
- Seguridad aeroportuaria.

El señor Quesada indicó que, se han contemplado áreas exclusivas para los pasajeros en transferencia en el terminal aeroportuario, las cuales comprenden 515 m² para pasajeros en conexión doméstica-doméstica (DOM-DOM), que incluyen ascensores, escaleras eléctricas y controles de tarjeta de embarque, entre otros; así como 2 017 m² para pasajeros en conexión internacional-internacional (INT-INT), con similares instalaciones y equipos de seguridad.

Asimismo, se consideran las áreas comunes del terminal, que alcanzan un total de 68 558 m², e incluyen salas de embarque, pasillos y diverso equipamiento, entre otros componentes.

Por otro lado, el señor Quesada indicó que, la TUUA de transferencia tiene su origen en el Contrato de Concesión suscrito entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) el 14 de febrero de 2001, donde se establece que esta tarifa cubre costos de servicios aeroportuarios específicos y se aplica tanto a pasajeros nacionales como internacionales, respaldando así su aplicación a pasajeros en transferencia.

El señor Quesada manifestó que, a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, el OSITRAN interpretó que la TUUA, tanto en su componente nacional como internacional, no podía ser aplicada a los pasajeros en transferencia, en atención a que el Contrato de Concesión únicamente previó el cobro de dicha tarifa cuando se brinda la totalidad de los servicios detallados en el Apéndice 1. En este sentido, si bien los pasajeros en transferencia acceden a la mayoría de estos servicios, no reciben su totalidad, por lo que no corresponde aplicarles la TUUA Nacional ni la Internacional. Dicha interpretación respondió a la intención manifestada por LAP de cobrar la citada tarifa, lo cual fue desestimado en base al marco contractual vigente.

Por otro lado, el señor Quesada indicó que, la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, suscrita el 8 de marzo de 2013 entre el MTC y LAP, introdujo una modificación sustancial en el Anexo 5 donde estaban reconocidas las políticas de tarifas, pues otorgó expresamente el derecho del concesionario a aplicar la TUUA a los pasajeros en transferencia, garantizando que esta medida respete el marco legal y contractual vigente; asimismo, estableció que el nuevo cobro de esta tarifa sería a partir de la puesta en operación del nuevo Terminal del AIJCH.

El señor Quesada manifestó que, de acuerdo con la Ley Marco de los Organismos Reguladores, el OSITRAN cuenta con la facultad para fijar, revisar y aprobar tarifas aplicables a los servicios que se brindan en el marco de concesiones de infraestructura de transporte de uso público (ITUP); asimismo, precisó que, el Reglamento General del OSITRAN, dispone que el Organismo Regulador tiene la responsabilidad de velar por el cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a las ITUP y supervisar el cumplimiento del sistema tarifario que haya fijado, revisado o que se derive de dichos contratos. Además, señaló que, el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN (RETA) establece los procedimientos para la fijación, revisión o desregulación de tarifas en las ITUP, garantizando que estos procesos se realicen con criterios técnicos, económicos y normativos, asegurando transparencia y razonabilidad para concesionarios y usuarios.

Así pues, precisó que, de acuerdo con el RETA el procedimiento de fijación tarifaria de oficio es un proceso iniciado directamente por OSITRAN para establecer, revisar o modificar tarifas aplicables a los servicios derivados de la explotación de las ITUP, sin requerir solicitud de los concesionarios. Dicho procedimiento está diseñado para garantizar que las tarifas se ajusten a criterios técnicos y económicos adecuados, protegiendo los derechos de los usuarios y la sostenibilidad del servicio, y tiene una duración aproximada de nueve meses.

En ese marco, el señor Quesada presentó un esquema de las etapas que sigue el procedimiento de fijación tarifaria de oficio, resaltando que, actualmente la propuesta bajo análisis será presentada en las audiencias públicas respectivas y posteriormente se recibirán comentarios, como se detalla a continuación:

Imagen N°1

Procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de Transferencia



Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Por otro lado, el señor Quesada indicó que, el Consejo Directivo del OSITRAN desde el 23 de octubre del año 2023 no cuenta con el quórum necesario para llevar a cabo sus sesiones. Sin embargo, señaló que, con fecha 4 de abril del presente año, la Presidencia del Consejo de Ministros designó a una segunda integrante, y actualmente se viene realizando el concurso público para el nombramiento de los demás integrantes del Consejo Directivo del OSITRAN, lo que ayudará a restablecer el quórum y el funcionamiento de dicho órgano colegiado.

Además, el señor Quesada manifestó que, la Presidencia Ejecutiva de OSITRAN, según el artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de OSITRAN, puede adoptar medidas de emergencia en asuntos del Consejo Directivo, informando posteriormente sus acciones. En ese sentido, siguiendo este mandato y ante el tiempo requerido para la fijación tarifaria, se inició el procedimiento para la fijación de la TUUA de Transferencia, aprobándose las resoluciones que autorizaron el inicio de revisión tarifaria en el mes de junio del año 2024, posteriormente aprobándose la propuesta en enero del presente año y fijándose la referida tarifa definitiva en el mes de marzo del presente año. En ese sentido, la medida excepcional aseguró la continuidad regulatoria y las decisiones oportunas del OSITRAN.

El señor Quesada indicó que, la Resolución de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN declaró parcialmente fundado el recurso de reconsideración de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), anuló la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN y retrotrajo el procedimiento tarifario a la etapa de aprobación de la propuesta por parte del Regulador. En ese sentido, indicó que, se ha planteado una nueva propuesta y se han programado dos audiencias públicas, para luego recibir comentarios en un plazo de 20 días hábiles, esto es hasta el 10 de julio del presente año. Además, indicó que de manera provisional se aprobó una TUUA de Transferencia, fijando tarifas de USD 10.74 para transferencias internacionales y USD 6.79 para domésticas.

Asdemás, el señor Quesada precisó que la metodología aplicada para la elaboración de la nueva propuesta tarifaria es la de Costos Totalmente Distribuidos, la cual determina el nivel tarifario

mediante la asignación detallada de los costos directos e indirectos asociados a la prestación del servicio. Dicha metodología se implementa a través del método de Flujo de Caja Descontado, que permite proyectar y valorar los ingresos y egresos futuros para garantizar la sostenibilidad financiera y económica de la infraestructura regulada.

El señor Quesada indicó que para plantear la nueva propuesta han considerado como principales criterios, el flujo de caja, horizonte de evaluación, proyección de demanda, costos operativos, CAPEX y tasa de retorno, conforme se detalla a continuación:

Imagen N°2

Principales criterios aplicados en la propuesta de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia

TEMA	NUEVA PROPUESTA OSITRÁN	PROPUESTA LAP
Flujo de caja	Flujo 1: Pasajeros INT-INT Flujo 2: Pasajeros DOM-DOM	Flujo 1: Pasajeros INT-INT Flujo 2: Pasajeros DOM-DOM
Horizonte de evaluación	Periodo del flujo: 2024-2030 Año base: 2024 Inicio de Operación: 30/03/25	Periodo del flujo: 2024-2030 Año base: 2024 Inicio de Operación: 01/01/25
Proyección de demanda	Información base: Plan Maestro AIJC	Información base: Plan Maestro AIJC
Costos operativos	Costo base: CR 2023 Crecimiento 2025: Proyecciones LAP	Costo base: CR 2023 Crecimiento 2025: Proyecciones LAP
CAPEX	Elasticidad OPEX/PAX: 0,3448 OPEX términos reales Inversiones: Exclusivas, Comunes e Indirectas (Proyecciones LAP). Las inversiones se ajustan por el porcentaje de inversiones que son reconocidas por la GSF sobre el reconocimiento de inversiones solicitado por LAP (92,68%)*.	Elasticidad OPEX/PAX: 0,51 OPEX en términos nominales Inversiones: Exclusivas, Comunes e Indirectas (Proyecciones LAP).
Tasa de retorno	WACC en términos reales: 7,54% (año 2024)	WACC: 10,07% (año 2023)

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

El señor Quesada precisó que, la nueva propuesta tarifaria prevista para la TUUA de Transferencia es de USD 10.74 para transferencias internacionales y de USD 6.79 para domésticas, como se precisa a continuación:

Imagen N°3

Propuesta Tarifaria (USD, Sin IGV)

SERVICIO	PROPUESTA DEL OSITRÁN	PROPUESTA DE LAP
TUUA INT-INT	10,74	12,11
TUUA DOM-DOM	6,79	7,30

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

El señor Quesada indicó que, la propuesta del OSITRAN contempla ajustes anuales de la tarifa mediante la aplicación del Índice de Precios al Consumidor (RPI) hasta el año 2030, realizándose dichos ajustes simultáneamente con la actualización de las demás tarifas reguladas del AIJCH. Por su parte, LAP propone que a partir de 2027 se realice un reajuste basado en la fórmula RPI menos X (RPI-X), que incluye un factor de eficiencia en el ajuste tarifario.

El señor Quesada presentó las siguientes conclusiones de su presentación:

- Del análisis realizado en el Informe de Inicio, no existen condiciones de competencia que limiten el poder de mercado en la prestación de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia; en ese sentido, se aprobó el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria.
- Los servicios sujetos a la regulación tarifaria son la TUUA Transferencia INT-INT y TUUA Transferencia DOM-DOM.
- El régimen de regulación tarifaria aplicado se basa en la metodología de Costos Totalmente Distribuidos para determinar las tarifas máximas.
- La TUUA de Transferencia debería estar vigente hasta el 31 de diciembre de 2030 y deberá reajustarse anualmente por RPI luego de al menos doce (12) meses de vigencia.

Finalmente, el señor Quesada indicó que, el procedimiento inició en el mes de junio del año 2024, y que la propuesta tarifaria de LAP se dio en el mes de septiembre del año 2024. Luego, en el mes de enero del presente año, el OSITRAN presentó su propuesta tarifaria; por lo que, actualmente se encuentra en la etapa de recepción de comentarios, los cuales podrán ser ingresados a través de los canales de contacto del Regulador. Finalmente, precisó que, se realizarán dos Audiencias Públicas previstas para los días 3 y 7 de julio del presente año.

Concluida la presentación, el señor Carlos Gutiérrez Laguna, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, intervino para consultar por el Plan Maestro que sustenta la propuesta, si este sería el plan aprobado en el año 2018. Asimismo, requirió información sobre los ingresos proyectados considerados y sobre la proyección de demanda prevista, en particular si se ha contemplado una distinción entre los pasajeros provenientes de aeropuertos no homologados respecto de los homologados, que son aquellos que no utilizan la totalidad de los servicios aeroportuarios al embarcar directamente por la manga al avión. Finalmente, consultó si en la evaluación del reajuste tarifario previsto a partir del año 2030 se ha considerado la incorporación de la TUUA de Transferencia en la canasta tarifaria, así como la inclusión de la Recomendación 4.2 de la OCI de OSITRAN, emitida en el año 2013, dentro de la propuesta presentada.

El señor Quesada intervino para señalar que la Recomendación 4.2 de la OCI fue efectivamente considerada en el análisis, la cual se refiere a evitar la subvención de servicios ya cubiertos por las tarifas vigentes. Asimismo, indicó que, a partir de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, se reconoce al concesionario el derecho a contar con una nueva tarifa, la cual será estimada por el OSITRAN y entrará en vigencia con la puesta en operación del Nuevo Terminal. En ese marco, precisó que la propuesta del OSITRAN contempla que, a partir del año 2030, dicha tarifa podría incorporarse a una canasta tarifaria, en función de los flujos y de la operación efectiva del terminal aeroportuario.

Por otro lado, el señor Quesada indicó que la información referida a los ingresos proyectados se encuentra disponible en la propuesta publicada en el portal institucional de OSITRAN. Asimismo, en cuanto a la distinción entre pasajeros provenientes de aeropuertos homologados y no

homologados, señaló que la posición adoptada por el Consejo Directivo de OSITRAN desde el año 2004 es que el pasajero tenga a disposición los servicios aeroportuarios, independientemente de que los utilice o no. Por ello, no se ha establecido una diferenciación entre pasajeros de aeropuertos homologados y no homologados, dado que dicha condición puede modificarse con el tiempo. No obstante, indicó que este aspecto podría ser considerado para la evaluación correspondiente.

El señor Martín José La Rosa Perón, representante de IATA – Sucursal del Perú, intervino para señalar que la TUUA de Transferencia genera una ganancia extraordinaria al concesionario LAP, aspecto que, no habría sido abordado en el análisis realizado por el OSITRAN. Asimismo, manifestó que, históricamente, ha existido una tendencia del concesionario a incrementar o sobredimensionar los costos de inversión, por lo que, consideró que el OSITRAN debió desagregar y validar dichos costos a fin de verificar su real correspondencia. En ese contexto, planteó la conveniencia de esperar a contar con información debidamente fiscalizada sobre los costos presentados por el concesionario o, en su defecto, ajustar la tarifa futura en función de dicha verificación.

El señor Quesada manifestó que ambas opciones son viables y serán objeto de evaluación. Asimismo, indicó que la aplicación de una penalización en la tarifa futura constituye un mecanismo posible, aunque su implementación deberá ser evaluada por el propio Consejo Directivo. No obstante, precisó que actualmente se viene avanzando con el proceso de reconocimiento de inversiones.

El señor Carlos Gutiérrez intervino para indicar que, a fin de que una inversión pueda ser incorporada en una tarifa, esta debe haber sido previamente reconocida; de lo contrario, no sería procedente su inclusión. En ese sentido, consultó si las inversiones solicitadas por LAP ya han sido formalmente reconocidas por OSITRAN.

El señor Quesada indicó que las inversiones consideradas en la propuesta corresponden a proyecciones futuras, y que la mejor información disponible ha sido la proporcionada por LAP. Asimismo, precisó que, a la fecha, un alto porcentaje de dichas inversiones ya ha sido reconocido por el OSITRAN. Finalmente, señaló que el compromiso institucional del OSITRAN fue contar con una tarifa fijada para el inicio de operaciones del Terminal del AIJCH.

El señor Gutiérrez intervino nuevamente para consultar si las inversiones declaradas por LAP han sido verificadas, es decir, si OSITRAN ha llevado a cabo un proceso de fiscalización que permita determinar el valor real de dichas inversiones.

Al respecto, el señor Danilo Campos Flores, Jefe de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, intervino y señaló que el ratio del 92 % corresponde a inversiones presentadas por LAP que ya han superado todas las etapas del proceso de evaluación, es decir, han pasado por los filtros correspondientes y han sido reconocidas formalmente por el OSITRAN en el marco del procedimiento *fast track*. Asimismo, precisó que LAP continúa presentando propuestas para el reconocimiento de nuevas inversiones, las cuales se encuentran en proceso de evaluación por parte del Regulador.

El señor Carlos Molino Piaggio, representante alterno de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAP intervino para consultar si se ha considerado a los usuarios que realizan un viaje desde el extranjero hacia el país y posteriormente se trasladan a una ciudad al interior del Perú.

Al respecto, el señor Quesada indicó que dicho tipo de pasajeros únicamente abonan la TUUA regular, y no están comprendidos dentro del ámbito de aplicación de la TUUA de Transferencia.

El señor Diego Sebastián Llosa Velásquez, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX, intervino y solicitó que se expliquen los requisitos para la conformación del Consejo Directivo.

Al respecto, la Dra. Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, señaló que dicho órgano no cuenta con el quórum necesario para sesionar desde el 23 de octubre del año 2023. No obstante, informó que, el 4 de abril de 2025, la Presidencia del Consejo de Ministros designó a una segunda integrante del Consejo Directivo. Además, agregó que actualmente se encuentra en curso el proceso para el nombramiento de los miembros restantes, el cual culminará el 15 de agosto del presente año. Finalmente, precisó que, conforme a la normativa vigente, se requiere un mínimo de tres miembros para contar válidamente con quórum para sesionar.

Por otro lado, la Dra. Verónica Zambrano señaló que el origen de la situación actual se encuentra en la Adenda al Contrato de Concesión, mediante la cual se reconoció al concesionario la facultad de cobrar la referida tarifa. En ese marco, corresponde al Organismo Regulador ejercer su función de revisión y evaluación de la propuesta tarifaria, conforme lo dispone la normativa vigente. No obstante, precisó que cualquier modificación o reducción en dicha tarifa dependerá exclusivamente de lo que acuerden las partes del contrato, y no del Regulador.

El señor Gutiérrez señaló que, en la actualidad, las aerolíneas se encuentran en un proceso de negociación con LAP, en relación con la inclusión del cobro de la TUUA de Transferencia en los pasajes aéreos. Indicó que LAP sostiene que las aerolíneas ya cuentan con un contrato de incorporación de la TUUA de origen, por lo que ha propuesto suscribir una adenda que permita incorporar también la TUUA de Transferencia. Asimismo, precisó que las aerolíneas buscan transparentar esta situación, al considerar que se estaría generando una renta ficta. En ese sentido, resaltó la necesidad de aclarar si el servicio que prestarían las aerolíneas en este marco se limitaría exclusivamente a la función de cobranza.

La señora Norma Patricia Siles Álvarez, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA, intervino y señaló que, en el momento en que las aerolíneas accedieron a realizar el cobro de la TUUA de Transferencia, las condiciones eran distintas a las actuales. No obstante, estas condiciones han variado, incrementando los costos operativos para las aerolíneas. A manera de ejemplo, mencionó que actualmente se exige a las aerolíneas garantizar un promedio de pago equivalente a tres meses a favor de LAP, así como la presentación de una carta de garantía.

El señor Martín La Rosa indicó que, en la actualidad, se han presentado algunas dificultades operativas en el AIJCH, particularmente en relación con la disponibilidad de mangas de abordaje. Señaló que, durante las horas nocturnas, la capacidad operativa de mangas se reduce en un 42%, dado que de las 37 mangas existentes, solo 27 se encuentran en funcionamiento. Asimismo, manifestó que no se ha adquirido un mayor número de buses para el traslado de pasajeros, lo que limita la eficiencia en el embarque y desembarque. Sin embargo, no se ven acciones inmediatas por parte del concesionario para solucionar estos problemas.

Al respecto, el señor Danilo Campos intervino y señaló que el tema relacionado con la disponibilidad de mangas ya viene siendo atendido por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN. Preciso que, en la fase 1A del proyecto, se contempló la habilitación de 27 mangas para atender una demanda estimada de 30 millones de pasajeros. En ese marco, LAP estaba obligada, al momento de la entrada en operación, a entregar una cantidad determinada de mangas, conforme a los acuerdos contractuales. Asimismo, en relación con el traslado de pasajeros, indicó que la GSF sostendrá una reunión con LAP a fin de evaluar y proponer soluciones respecto a la disponibilidad de buses, analizando la data considerada como demanda.

El señor Carlos Gutiérrez manifestó que las áreas asignadas a la Superintendencia Nacional de Migraciones serían menores a las inicialmente previstas, lo cual podría estar afectando el adecuado desarrollo de sus operaciones, así como el cumplimiento de los compromisos asumidos por LAP. En ese sentido, advirtió que varias de las áreas resultan insuficientes frente a las necesidades operativas actuales. Asimismo, señaló que las aerolíneas están de acuerdo con la incorporación de la TUUA de Transferencia en el boleto aéreo; sin embargo, debido a la existencia de aspectos aún pendientes de definición, indicó que el diálogo con el concesionario permanece abierto y en proceso de desarrollo.

Al respecto, el señor Danilo Campos indicó que el tema relacionado con las áreas asignadas a Migraciones se encuentra regulado en el Anexo 10 del Contrato de Concesión suscrito en el año 2001, el cual contempla disposiciones tanto para el antiguo como para el nuevo terminal del AIJCH. En ese marco, explicó que durante el proceso de modificación de dicho anexo, algunas entidades como la Sanidad solicitaron la ampliación del área destinada a sus oficinas; sin embargo, otras instituciones, entre ellas Migraciones, no realizaron requerimientos adicionales en su momento.

Asimismo, el señor Campos precisó que la labor de supervisión del OSITRAN se centra en el cumplimiento de los niveles de servicio establecidos contractualmente, lo cual incluye indicadores relacionados con la atención al pasajero, como el tiempo de espera en las colas desde su formación hasta la atención efectiva. En ese sentido, indicó que, en caso se identifiquen desvíos, podrían evaluarse ajustes. Finalmente, aclaró que el número de módulos asignados a Migraciones ha sido incrementado en el Nuevo Terminal del AIJCH.

La señora Mónica Melgarejo Sánchez, Analista de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, intervino y señaló que, desde el inicio de operaciones, el área de llegadas de Migraciones no ha contado con el personal necesario para atender adecuadamente la demanda, lo que ha generado tiempos de espera superiores a una hora. Asimismo, destacó que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización requiere al concesionario la adopción de las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de los RTM, los cuales involucran no solo las obligaciones de LAP, sino también el desempeño de Migraciones. Finalmente, precisó que es necesario la implementación de tecnología de biometría en los procesos de atención al pasajero, con el objetivo de agilizar el flujo y mejorar la calidad del servicio.

El señor Martín La Rosa intervino y señaló que la entidad que debería requerir a Migraciones el cumplimiento de sus responsabilidades es LAP. Asimismo, indicó que, en el marco de la Mesa de Trabajo organizada por OSITRAN para abordar la reducción de los tiempos de espera en las colas, se cuestionó a LAP por no haber coordinado oportunamente con Migraciones durante la elaboración del Plan Maestro, particularmente en lo referido a la definición de espacios. En ese contexto, destacó que, ante dicha situación, LAP optó por retirarse de la mencionada mesa de

trabajo, lo que evidenciaría una falta de disposición para atender los cuestionamientos formulados en dicho espacio de coordinación.

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario, informó que, ante los hechos ocurridos el 28 de junio del presente año, relacionados con la falla en el sistema de Migraciones en el AIJCH, la Presidencia del Consejo Directivo del OSITRAN expresó formalmente su preocupación ante la Superintendencia de Migraciones. Asimismo, indicó que, como parte de la verificación realizada por OSITRAN, se detectaron largas colas y tiempos excesivos de espera en el área de llegadas, situación que fue comunicada a dicha entidad, junto con la recomendación de adoptar medidas orientadas a mejorar los tiempos de atención a los usuarios. Adicionalmente, se recomendó evaluar la posibilidad de establecer un procedimiento para la devolución de pasajes o la compensación correspondiente a los pasajeros afectados por dicha incidencia.

Finalmente, la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban dio por concluida la Sesión Extraordinaria N° 80 del presente Consejo, agradeciendo a los miembros por su participación e invitándolos a las Audiencias Tarifarias programadas para los días 3 y 7 de julio del presente año.

III. ACUERDOS

Durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria N° 80 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, no se adoptaron acuerdos.

IV. PEDIDOS

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

Siendo las 12:35 horas del mismo día, y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria N° 80 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



Víctor Hugo Mercado Luyo
Frío Aéreo Asociación Civil



Diego Sebastián Llosa Velásquez
Asociación de Exportadores – ADEX



Carlos Molino Piaggio
Asociación de Agentes de Aduana del
Perú – AAAP



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



Norma Patricia Siles Álvarez
Asociación Latinoamericana de
Transporte Aéreo ALTA