

ACTA DE SESIÓN EXTRAORDINARIA N° 81
CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 16:00 horas del día lunes 22 de setiembre 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° 81 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Verónica Zambrano Copello, Presidente del Consejo Directivo.
- Claudia Janette Salaverry Hernández, miembro del Consejo Directivo.
- Javier Miguel Masías Astengo, Vicepresidente del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario.
- Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización.
- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.
- Gloria Cadillo Angeles, Asesora en Dirección Estratégica de la Presidencia del Consejo Directivo.
- 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.
- Melina Caldas Cabrera, Jefe de Regulación de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Javier Chocano Portillo, Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica.
- Maria Alejandra Mendez Vega, Especialista en Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Rosario Bazalar Huamán, Coordinadora de la Oficina de Comunicación Corporativa.

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 Palomino Zapata, representante alterno de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.
3. Martín José La Rosa Perón, representante de IATA, Sucursal del Perú.
4. Renzo Pérez Ostos, representante alterno de la Asociación de Exportadores – ADEX.
5. Alberto Lei Santa Gadea, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
6. Carlos Molfino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAAP.
7. Tibisay Monsalve Restrepo, representante de la Cámara Nacional de Turismo – CANATUR.
8. Patricia Siles Álvarez, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo -ALTA.

9. Pablo Santos Curo, representante alterno 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:

- Benjamín De La Torre, Consultor de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.
- Mónica Obando, Gerente Senior de Asuntos Corporativos de Latam Airlines.
- Christian Fano, Jefe de Asuntos Económicos e Inversiones de Lima Airport Partners S.R.L.
- Catherine Pacheco, Gerente de Asuntos Legales y de Gobernanza de Lima Airport Partners S.R.L.
- Juan Marcos Venegas Ratto, Gerente de Planeamiento Financiero de Lima Airport Partners S.R.L.
- Manuel Ugarte, Asesor Legal de Lima Airport Partners S.R.L.
- Diego Hidalgo, Equipo Especializado en Mesas Ejecutivas del Ministerio de Economía y Finanzas.

La Sesión Extraordinaria se inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario, dirigidas a los miembros del Directorio del OSITRAN, a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, funcionarios del OSITRAN y demás invitados a la sesión.

En su intervención, indicó que la presente Sesión fue convocada por la Presidencia del Consejo Directivo, a solicitud de los integrantes del referido Consejo, quienes manifestaron su interés en conocer la opinión de los representantes de este Consejo de Usuarios respecto a la propuesta de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de Transferencia del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

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

II. ORDEN DEL DÍA

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario, intervino y señaló que la nueva propuesta tarifaria de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de Transferencia del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ha seguido el procedimiento establecido en el Reglamento de Tarifas, a fin de recabar los comentarios de los actores involucrados y de la ciudadanía en general. En ese sentido, precisó que el 1 de julio del presente año, durante la Sesión Extraordinaria N° 80 del presente Consejo, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN presentó la propuesta de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de Transferencia correspondiente al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ocasión en la cual dicha Gerencia recibió los aportes y comentarios de los miembros del Consejo para su respectiva evaluación.

Asimismo, indicó que se llevaron a cabo dos Audiencias Públicas Descentralizadas, a las cuales fueron invitados los miembros del presente Consejo, así como los demás actores interesados. Dichas audiencias estuvieron accesibles para el público a nivel nacional, y se desarrollaron de manera presencial en la sede central del OSITRAN y fueron transmitidas en las Oficinas Desconcentradas de Arequipa, Cusco e Iquitos, así como en el Centro de Orientación del OSITRAN ubicado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Adicionalmente, precisó que las audiencias fueron difundidas a través de la plataforma Microsoft Teams y del canal institucional de YouTube del OSITRAN.

2.1. Exposición de comentarios por parte de los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, respecto a la 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 cedió el uso de la palabra al señor Carlos Gutiérrez Laguna, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, quien intervino para consultar cómo tomó conocimiento la empresa Lima Airport Partners S.R.L. de la realización de la presente sesión, la cual está dirigida única y exclusivamente a los miembros del presente Consejo, con el propósito de que puedan expresar sus opiniones respecto del tema materia de discusión. En ese sentido, manifestó que no considera necesaria la presencia de la empresa concesionaria LAP en la presente sesión.

Al respecto, la Dra. Angela Arrescurrenaga intervino y precisó que los documentos generados como resultado de las sesiones, tales como actas, agendas y demás información relacionada, son publicados en la página web institucional del OSITRAN. En ese sentido, señaló que la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. habría tomado conocimiento de la presente sesión a través de la publicación de la agenda en el referido portal, motivo por el cual solicitó, mediante comunicación formal, ser incluidos en la sesión en condición de invitados.

El señor Carlos Gutiérrez, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, manifestó su desacuerdo con la participación de la empresa Lima Airport Partners S.R.L. en la presente sesión, señalando que no resulta necesaria su presencia, dado que esta reunión tiene como finalidad que los miembros del Consejo expongan sus comentarios o posiciones respecto de la propuesta de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de Transferencia del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Seguidamente, cedió el uso de la palabra al señor Benjamín de la Torre, Consultor de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, a fin de presentar los comentarios de dicha asociación sobre la propuesta del OSITRAN relativa a la TUUA de Transferencia.

Así, el señor De la Torre inició su presentación indicando que, en el proceso tarifario de la TUUA de Transferencia, el Regulador no ha cumplido de manera adecuada con sus funciones. Señaló que el OSITRAN, en lugar de ejercer plenamente su rol de regulación, ha procedido a fijar tarifas por encima de la propuesta del Concesionario LAP, lo que en la práctica implica una apropiación del excedente del consumidor permitida por el propio Regulador.

Asimismo, indicó que en el modelo tarifario utilizado se incorporan inversiones sin verificarlas debidamente, aceptando de manera íntegra la información proporcionada por LAP sin cuestionamiento alguno, y precisó que, ejemplo de ello es que, en las resoluciones emitidas por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN, no se solicita opinión técnica a

la Gerencia de Supervisión y Fiscalización respecto de las valoraciones y equipamiento, recurriéndose en cambio directamente al Concesionario.

El señor De la Torre también destacó la existencia de vicios en el proceso de fijación tarifaria, precisando que el Regulador entregó información de los usuarios a LAP y amplió el plazo de comentarios sin que mediara oficio ni Resolución del Consejo Directivo. Además, señaló, a manera de ejemplo, que el 13 de marzo de 2025, mediante la Carta N° LAP-GPF-2025-0041, el Concesionario presentó comentarios sobre la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, en la que AETAI remitió sus observaciones a la propuesta tarifaria del OSITRAN, lo cual se produjo ocho días después de vencido el plazo establecido por el Consejo Directivo.

De igual modo, el señor De la Torre advirtió que los comentarios presentados por los usuarios fueron remitidos al Concesionario para que este los absuelva, y las respuestas proporcionadas por LAP fueron posteriormente utilizadas por el Regulador sin mayor análisis ni cuestionamiento, incluso precisó que en la Resolución que fue posteriormente declarada nula, se empleó un documento remitido fuera de plazo por el propio Concesionario.

El señor De la Torre manifestó que el OSITRAN no revisa adecuadamente los antecedentes en sus resoluciones ni realiza un análisis exhaustivo de los documentos vinculados con la TUUA de Transferencia, lo que evidencia un tratamiento deficiente en el proceso de regulación. Asimismo, señaló que el Regulador se niega a evaluar el equilibrio económico financiero de la Concesión, así como a determinar si se estaría configurando un doble pago por el mismo servicio, como consecuencia de la fijación tarifaria realizada.

En ese sentido, el señor De la Torre citó la Cláusula Séptima de la Adenda N° 6 y precisó que la Adenda N° 6 únicamente mantuvo el equilibrio económico financiero mientras el valor de la TUUA de Transferencia se encontraba en cero. Asimismo, indicó que esta posición es respaldada por el OSITRAN, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Contraloría General de la República.

El señor De la Torre citó el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, de fecha 25 de enero de 2012, en el cual se concluye que, aun en el supuesto de que la TUUA de Transferencia sea igual a cero, el Valor Actual Neto (VAN) para ambos modelos financieros continuaría siendo positivo, lo que evidencia que el proyecto se mantiene rentable en cualquiera de los escenarios, precisándose además que la TUUA para pasajeros en transferencia debe ser determinada a través del Reglamento de Tarifas. Además, presentó un cuadro detalle del Valor Actual Neto de la Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, como se visualiza a continuación:

Imagen N° 1
Valor Actual Neto de la Concesión del AIJCH

Período	Con TUUA de Transferencia	Sin TUUA de Transferencia
2012-2030	1705	1550
2012-2040	2059	1820
Tasa de descuento	10.16%	

Fuente: Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI

El señor De la Torre expuso las conclusiones del Informe N° 092-2013-MTC/25, de fecha 6 de marzo de 2013, destacando que la propuesta de la Sexta Adenda del Contrato de Concesión contempla el cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia, lo cual ha sido reconocido por el OSITRAN. Señaló que, a diferencia de la propuesta original del Concesionario, la Sexta Adenda del Contrato de Concesión establece que dicho cobro se realice únicamente a partir de la puesta en operación del nuevo terminal de pasajeros y siempre que el Regulador lo determine y fije. Sin embargo, precisó que si bien se ha reconocido el derecho a aplicar la TUUA de Transferencia, no se ha definido el importe o nivel tarifario correspondiente, siendo el OSITRAN la entidad competente en materia de regulación tarifaria. En tal sentido, subrayó la importancia de que dicha condición se mantenga en la propuesta de la Sexta Adenda.

Asimismo, indicó que, conforme a los principios de la regulación económica y en el marco de sus competencias, la participación del Regulador debe garantizar que la Concesión resulte económicamente viable, sin que ello genere sobre ganancias para el Concesionario. En consecuencia, corresponde al OSITRAN velar porque el sistema tarifario promueva la explotación de la infraestructura aeroportuaria bajo condiciones de competencia, asegurando niveles adecuados de seguridad, calidad y servicio, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión.

Por otro lado, el señor De la Torre citó la Recomendación 4.2 del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE, la cual dispuso que, en las futuras opiniones técnicas emitidas por el Regulador, se consideren aspectos relevantes dentro del marco contractual y normativo, entre dichos aspectos, se resaltó que el costo de la TUUA internacional financia actualmente a los pasajeros en tránsito o transferencia, por lo que, al fijarse una TUUA específica para dichos pasajeros, resultaba necesario revisar el cálculo de las demás tarifas que los subsidian, a fin de evitar una doble subvención. Asimismo, se recomendó que en el diseño del nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se prevea la existencia de áreas de tránsito para pasajeros de rutas nacionales, lo cual debería ser considerado en las negociaciones del Concedente.

Finalmente, el señor De la Torre concluyó que, hasta la fecha, el Regulador no ha evaluado si la TUUA de Transferencia está generando sobre ganancias a LAP. En tal sentido, advirtió que el Regulador estaría incumpliendo con el rol para el cual fue creado, consistente en promover el bienestar de la sociedad mediante una regulación eficaz y equilibrada.

Concluida la presentación, el señor Carlos Gutiérrez intervino y señaló que, desde la suscripción de la Adenda en el año 2013, el Contrato de Concesión mantenía un equilibrio económico-financiero bajo el supuesto de que la TUUA de Transferencia debía ser igual a cero. Ello se sustentaba en que, en aquel momento, no existía certeza sobre la fecha en que se iniciaría la construcción del nuevo terminal aeroportuario, por lo que dicho concepto tarifario no generaba ingresos adicionales. En ese contexto, precisó que corresponde al OSITRAN realizar un análisis integral de los flujos de ingresos adicionales que no fueron previstos ni en la propuesta técnica presentada por la empresa concesionaria LAP durante el concurso público, ni en el Contrato de Concesión inicial. Dichos flujos surgen de manera sobrevenida, toda vez que el derecho respectivo fue otorgado recién en el año 2013 mediante la referida Adenda, y es únicamente en el presente año que se determinará un monto específico por el concepto de TUUA de Transferencia.

Además, el señor Gutiérrez enfatizó que este nuevo flujo de ingresos, estimado en aproximadamente 180 millones de dólares para los primeros cinco años, representa un elemento sustancial que no había sido contemplado en la estructura económico-financiera del contrato. En consecuencia, constituye una variable que altera el equilibrio original, el cual debe ser revisado y evaluado por el Regulador, a fin de garantizar la transparencia, la sostenibilidad y la correcta aplicación de los principios que rigen la regulación tarifaria en el marco de las concesiones aeroportuarias.

El señor Martín José La Rosa Perón, representante de IATA – Sucursal del Perú, intervino agradeciendo el espacio otorgado para expresar sus comentarios en relación con la propuesta de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de Transferencia del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Asimismo, señaló que espera que tanto la empresa concesionaria LAP como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) lleguen a un acuerdo y desistan de aplicar dicho cobro, promoviendo la búsqueda de soluciones alternativas, toda vez que no corresponde que los usuarios asuman este pago, debido a que, ello generaría una sobreganancia para el concesionario, pese a que no existiría un monto significativo que compensar, trasladando incluso penalidades que, en su criterio, correspondería asumir al Estado por su propio incumplimiento.

Además, el señor La Rosa reconoció que efectivamente existe una inversión que debe ser reconocida; sin embargo, subrayó que los costos asociados a dicha inversión deben ser objeto de una validación y análisis riguroso, a fin de verificar que correspondan a desembolsos reales. Para ello, propuso realizar un cruce de información que permita contar con datos claros y precisos, de manera que las tarifas que se determinen resulten menores y no superiores a las propuestas inicialmente, evitando así la generación de sobreganancias en favor del concesionario y en perjuicio de los usuarios. En ese contexto, enfatizó que la tarifa que se pretende fijar debe guardar correspondencia con las inversiones efectivamente realizadas, las cuales deben ser fiscalizadas con la debida transparencia, más aun considerando que se trata de una construcción ejecutada bajo la modalidad *fast track*.

La señora Patricia Siles Álvarez, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA, intervino manifestando su conformidad con lo expresado previamente por los miembros de este Consejo de Usuarios, respecto de la fijación tarifaria efectuada por el OSITRAN. En esa línea, formuló una consulta al Gerente de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN, citando el Informe N° 005-2013-2-4732-OSITRAN emitido por el OSITRAN en el año 2013, en el cual se señala que el costo de la TUUA internacional ya financia a los pasajeros en tránsito o transferencia; en ese sentido, cuestionó por qué, existiendo dicho informe, se ha procedido a la creación de una nueva tarifa sin haber considerado lo señalado en el referido documento.

El señor Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos intervino y señaló que, en el referido Informe que fue aprobado por el Consejo Directivo en el año 2013, se consideró los servicios que tenían a su disposición los pasajeros de transferencia. Asimismo, precisó que a partir de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión se aprobó una nueva tarifa para cobrar a los pasajeros que tenían servicios a su disposición y no se les estaba cobrando, en ese sentido, indicó que al OSITRAN le corresponde fijar la tarifa por ley. Asimismo, precisó que en el año 2004 el Consejo Directivo del OSITRAN cuando realizó una interpretación del Contrato de Concesión indicó que a los pasajeros que no tienen a su disposición todos los servicios que

normalmente tiene un pasajero, se les tiene que cobrar pero acorde con los servicios que se les provee.

La Dra. Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, intervino y señaló que el informe citado por la señora Siles fue emitido por la Oficina de Control Interno (OCI), órgano de supervisión que no forma parte del OSITRAN propiamente dicho. En ese sentido, precisó que los informes de la OCI son revisados y analizados por el organismo regulador y, en determinadas ocasiones, pueden ser implementados; sin embargo, corresponde tener en cuenta que la OCI depende funcionalmente de la Contraloría General de la República y no del OSITRAN.

El señor Javier Miguel Masías Astengo, miembro del Consejo Directivo del OSITRAN, intervino agradeciendo la participación de los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional en la presente sesión y señaló que la convocatoria a la presente Sesión tuvo como finalidad conocer la situación y contar con los elementos necesarios para la adopción de decisiones debidamente informadas; en ese sentido, advirtió que existen discrepancias en las opiniones expresadas por los miembros del Consejo de Usuarios respecto a la propuesta tarifaria del OSITRAN.

El señor Masías manifestó que los informes emitidos por la Contraloría General de la República poseen carácter vinculante y, en consecuencia, deben ser implementados por las entidades correspondientes, aun cuando en algunos casos se consideren matices en su aplicación. Preciso que formula dicha afirmación en su calidad de exmiembro de la Contraloría, lo que le permite destacar la obligatoriedad y relevancia de tales informes en la gestión pública.

Asimismo, señaló que su designación como miembro del Consejo Directivo del OSITRAN fue resultado de un concurso público de méritos que comprendió diversas etapas de evaluación, destacando que dicho proceso no fue sencillo. Además, indicó que conoce la trayectoria profesional de la señora Claudia Salaverry, pues ambos comparten una marcada vocación de servicio y el compromiso de adoptar decisiones basadas en información objetiva.

Finalmente, el señor Masías indicó que, conforme a los comentarios formulados por los miembros del Consejo de Usuarios, aparentemente existiría información que no coincide plenamente entre las partes. No obstante, precisó que lo que se busca es alcanzar coincidencia entre las posiciones del Concedente, el Concesionario, el Regulador y los usuarios, teniendo siempre como objetivo principal la generación de beneficios para estos últimos.

La señora Claudia Janette Salaverry Hernández, miembro del Consejo Directivo del OSITRAN, intervino y manifestó que su designación se produjo en el mes de abril del presente año; sin embargo, precisó que recién con la incorporación del señor Javier Masías se ha podido contar con el quórum necesario para la realización de las sesiones del Consejo Directivo. Asimismo, informó que próximamente se llevará a cabo una sesión del Consejo Directivo, razón por la cual se ha convocado a la presente reunión con el propósito de recabar mayor información respecto al asunto materia de análisis.

En ese contexto, la señora Salaverry expresó su agradecimiento a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional por su participación en la sesión, y destacó que el objetivo principal es analizar de manera integral la problemática existente y adoptar decisiones bien informadas, resaltando la importancia de recoger las opiniones y comentarios de los

representantes de los usuarios sobre la propuesta tarifaria presentada por el OSITRAN. Asimismo, solicitó a los representantes de AETAI remitir su presentación, a fin de revisar con mayor detalle la información expuesta.

El señor Martín Palomino Zapata, representante alterno de AETAI, intervino consultando cuál es la infraestructura utilizada por los pasajeros domésticos que realizan conexiones, toda vez que, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la conexión doméstica se realiza de puerta a puerta, sin que el pasajero tenga oportunidad de acceder a mayores servicios. En ese sentido, indicó que, de pretenderse aplicar un cobro por dicho concepto, debe considerarse esta circunstancia.

Asimismo, el señor Palomino señaló que un aspecto crítico radica en que, debido a la modalidad de construcción *fast track* utilizada, los montos de inversión se encuentran consolidados, sin un desglose específico que permita identificar con claridad los costos asociados a la infraestructura utilizada por los pasajeros convencionales frente a la utilizada por los pasajeros en transferencia. Preciso que, lamentablemente, no existe un mecanismo que permita acceder a dicho detalle, lo que genera dificultades para determinar con precisión la asignación de costos, siendo este un aspecto particularmente complejo en materia de regulación tarifaria.

El señor La Rosa intervino nuevamente y manifestó que no corresponde considerar el informe emitido en el año 2004, toda vez que en esa fecha no existía la obligación que actualmente se discute. No obstante, advirtió que se ha dejado de observar el informe del año 2013, el cual sí resulta pertinente, en la medida que a partir de esa fecha se estableció la nueva tarifa. En ese sentido, señaló que debe existir congruencia en la valoración de los informes considerados en el análisis.

El señor Juan Marcos Venegas Ratto, Gerente de Planeamiento Financiero de Lima Airport Partners S.R.L., intervino manifestando que trabaja en LAP desde el año 2000 y que estuvo presente en el proceso mediante el cual se otorgó la buena pro a la concesionaria, lo que le ha permitido conocer a detalle la evolución de la concesión. Señaló que, desde la perspectiva de LAP, siempre existió la obligación de fijar una tarifa aeroportuaria; además, explicó que, en un inicio, no se efectuaba cobro alguno a los pasajeros en transferencia ni a los niños; sin embargo, en el año 2004 comunicaron al OSITRAN su intención de realizar dicho cobro y solicitaron la fijación respectiva. En respuesta, el OSITRAN indicó que no correspondía aplicar el cobro, toda vez que la TUUA comprendía un total de 32 servicios, mientras que los pasajeros en transferencia accedían únicamente a 26 de ellos, situación que originó la controversia. No obstante, en el año 2007 LAP reiteró la solicitud ante el OSITRAN, precisando que a los pasajeros en transferencia se les venía brindando diversos servicios, los cuales hasta ese momento eran cubiertos con los ingresos generales de la concesión.

Posteriormente, el señor Venegas indicó que en el año 2013, se logró suscribir una adenda con el Estado, estableciéndose que desde la puesta en operación del nuevo terminal correspondería aplicar la TUUA de Transferencia, si bien en un inicio dicha medida no fue aceptada por el concesionario, finalmente fue incorporada y asumida. Asimismo, precisó que LAP ha proporcionado toda la información requerida por el OSITRAN para la evaluación de la tarifa y destacó que los ingresos provenientes de dicho concepto no son íntegramente percibidos por LAP, sino que se distribuyen conforme a los mecanismos legales establecidos.

El señor Manuel Ugarte, Asesor Legal de Lima Airport Partners S.R.L., intervino señalando que, para el concesionario, resultaba relevante exponer su posición respecto a la situación bajo análisis. Precisó que vienen trabajando juntamente con el Concedente a fin de encontrar una solución consensuada que atienda los intereses de todas las partes. Asimismo, destacó que el procedimiento de fijación tarifaria se viene desarrollando en el marco del procedimiento legal establecido por el OSITRAN. Indicó, además, que en los últimos años se ha registrado un crecimiento exponencial en el número de pasajeros en transferencia, y subrayó que LAP tiene la obligación contractual de aplicar el cobro por dicha tarifa, toda vez que estos pasajeros hacen uso de infraestructura aeroportuaria sin asumir el pago correspondiente.

La señora Mónica Obando, Gerente Senior de Asuntos Corporativos de Latam Airlines, intervino y señaló que la ubicación geográfica de Lima dentro de Sudamérica constituye un punto estratégico para la conexión con diversas rutas aéreas, lo cual representa un beneficio directo para los usuarios al facilitar su acceso a múltiples destinos. Precisó que, actualmente, el aeropuerto de Panamá cuenta con alrededor de 80 destinos, más del doble que Lima, situación que obedece, entre otros factores, a que en dicho país las tarifas aeroportuarias son significativamente más bajas e incluso no se cobra la TUUA de Transferencia. En ese sentido, manifestó que se debe reflexionar desde la perspectiva del usuario y, como peruanos, sumar esfuerzos orientados a fortalecer la conectividad aérea del país. Destacó que el objetivo debe ser ampliar la red de destinos desde Lima en beneficio de todos los usuarios, buscando mecanismos y soluciones que favorezcan a todas las partes involucradas. Finalmente, enfatizó que ello implica no incrementar las tarifas, sino, por el contrario, procurar su reducción mediante un diálogo constructivo y colaborativo.

El señor La Rosa intervino manifestando que resulta positivo advertir que se vienen buscando soluciones conjuntas, lo cual evidencia que la problemática identificada es compartida por todos los actores involucrados. En ese contexto, señaló que el monto de la TUUA internacional aplicado en el aeropuerto de Bogotá asciende únicamente a 49 dólares, situación que obedece, entre otros factores, a que su infraestructura es de reciente construcción y los costos de inversión fueron trasladados a las tarifas de los servicios aeroportuarios. Asimismo, indicó que dicho esquema plantea una preocupación adicional, toda vez que, en algún momento, la inversión efectuada por Lima Airport Partners (LAP) podría también trasladarse a las tarifas aeroportuarias, generando con ello una desventaja competitiva para los usuarios. Por tal razón, enfatizó en la necesidad de considerar estos antecedentes al momento de evaluar posibles alternativas de solución.

Asimismo, el señor La Rosa precisó que el único país de la región que aplica una tarifa por pasajeros en conexión es Sao Paulo, cuyo cobro asciende a 2.59 dólares tanto para vuelos domésticos como internacionales. En ese sentido, sostuvo que la TUUA aplicable a los pasajeros en conexión debería ser objeto de revisión, a fin de evitar la pérdida de competitividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

La Dra. Zambrano intervino señalando que coincide con las observaciones formuladas por los participantes en cuanto a la importancia de fortalecer la competitividad y convertir al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en un *hub* a nivel de la región; no obstante, precisó que el OSITRAN debe actuar en estricto cumplimiento de las normas vigentes y de hacer cumplir las disposiciones contenidas en los contratos de concesión bajo su supervisión.

Asimismo, la Dra. Zambrano precisó que, según la interpretación del Contrato de Concesión, la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de Transferencia se encuentra contemplada desde el inicio en el referido instrumento, puesto que el Anexo N° 5 del Contrato de Concesión hace referencia a una única tarifa TUUA que debía ser pagada por el “pasajero embarcado”, el cual, de acuerdo con las normas internacionales, comprende a todo pasajero que aborda una aeronave, sin distinguir su origen o procedencia.

En ese sentido, recordó que en el año 2004 el Consejo Directivo del OSITRAN emitió su única opinión formal sobre el tema, en la cual estableció que el concepto de “pasajero embarcado” abarca tanto a quienes inician su vuelo en Lima como a aquellos que, habiendo arribado, vuelven a abordar una aeronave. Dicha interpretación se sustentó en el principio jurídico según el cual “no se puede distinguir donde la ley no distingue”. Sin embargo, el Consejo Directivo también consideró que no resultaba equitativo cobrar el mismo monto de la TUUA a los pasajeros en conexión, dado que estos no acceden a todos los servicios aeroportuarios disponibles; motivo por el cual, se dispuso suspender el cobro hasta definir un mecanismo que estableciera una tarifa diferenciada.

Por otro lado, la Dra. Zambrano indicó que la Adenda N° 6, suscrita en el año 2013, constituye precisamente la consecuencia de lo regulado en el Contrato de Concesión y la Adenda N° 5, al establecer que el pago por la TUUA se efectuaría únicamente por los servicios efectivamente utilizados por el pasajero en conexión; además, precisó que a partir de la Adenda N° 6, LAP renunció expresamente a cualquier mecanismo de compensación que hubiera considerado tener derecho desde el inicio del contrato hasta la puesta en operación del nuevo terminal, momento a partir del cual se autorizaría el cobro correspondiente de la tarifa.

Finalmente, la Dra. Zambrano enfatizó que, si bien resulta legítimo analizar diversas alternativas o propuestas de solución a la problemática que se discute, el OSITRAN no puede participar en discusiones ajenas a su ámbito competencial, dado que su rol institucional es cautelar el cumplimiento estricto del Contrato de Concesión, más allá de la forma en que se haya regulado o determinado la tarifa, aspecto que si podría ser materia de evaluación técnica.

El señor Alberto Lei Santa Gadea, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT, intervino señalando que, en relación con la operación que se viene brindando en el nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, resulta fundamental priorizar la calidad del servicio que se brinda a los usuarios.

En ese contexto, el señor Lei compartió algunas experiencias personales ocurridas durante sus viajes internacionales en el Aeropuerto Jorge Chávez, con el propósito de evidenciar algunas deficiencias que, a su juicio, deben ser atendidas con prioridad. En primer lugar, relató que, en una ocasión, una pasajera estuvo a punto de caer por las escaleras al momento de descender del avión, debido a la aglomeración de personas en el desembarque, precisando que dicha forma de traslado resulta riesgosa para los pasajeros. Además, precisó que se registró un tiempo de espera excesivo para abordar el bus que debía trasladarlos hacia la terminal.

En segundo término, el señor Lei señaló que experimentó dificultades durante el control migratorio, ya que su familiar mayor de 18 años fue obligado a realizar una fila distinta para ser atendido, lo que ocasionó demoras y confusión entre los usuarios. Finalmente, refirió que, en otra oportunidad, debió esperar más de tres horas para recoger su equipaje, sin recibir información ni asistencia por parte del personal del aeropuerto, situación que generó gran

malestar y desconcierto entre los pasajeros. En ese sentido, el señor Lei enfatizó que, más allá de las discusiones relativas a los cobros tarifarios, resulta indispensable garantizar que el servicio ofrecido en el nuevo terminal sea eficiente, oportuno y de calidad, en beneficio de todos los usuarios del aeropuerto.

El señor Martín Palomino intervino manifestando que ha identificado la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN, mediante la cual se declaró improcedente el cobro de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) a los pasajeros de vuelos domésticos que, encontrándose en tránsito, permanecen a bordo de la aeronave y no hacen uso de la infraestructura aeroportuaria. Del mismo modo, precisó que dicha resolución también dispone la improcedencia del cobro de la tarifa a los pasajeros de vuelos domésticos que descienden de una aeronave y abordan otra de la misma línea aérea, siempre que su equipaje sea trasladado directamente por el personal de asistencia en tierra; es decir, se prohíbe el cobro a los pasajeros en conexión bajo esas condiciones.

Asimismo, el señor Palomino señaló que, conforme al ámbito de aplicación de la TUUA, únicamente están obligados a efectuar dicho pago aquellos pasajeros que se embarcan originalmente en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y que, por tanto, tienen a su disposición la totalidad de los servicios aeroportuarios. En ese sentido, enfatizó que dicha resolución desvirtúa la afirmación de que la tarifa aplicable a los pasajeros en conexión se habría originado en el año 2004.

Al respecto, la Dra. Zambrano intervino señalando que puede remitir la totalidad de los documentos vinculados al tema, incluida la resolución mencionada, a fin de brindar un sustento integral sobre el tratamiento de la materia. Asimismo, recordó que, conforme lo había precisado anteriormente, en el año 2004 el Consejo Directivo del OSITRAN, mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, emitió su opinión sobre la aplicación de la TUUA a los pasajeros en conexión, concluyendo que no resultaba equitativo cobrar el mismo monto a dichos pasajeros, toda vez que no acceden a la totalidad de los servicios aeroportuarios disponibles.

Bajo dicho contexto, la Dra. Zambrano indicó que, el Consejo Directivo dispuso la suspensión del cobro hasta que se definiera un mecanismo que permitiera establecer una tarifa diferenciada, aplicable únicamente a los servicios efectivamente utilizados, considerando que los pasajeros en conexión no hacen uso de los 32 servicios comprendidos en la tarifa general. En esa misma línea, el mencionado Consejo Directivo instó a la elaboración de una nueva adenda que contemplara el análisis detallado de este tema, a fin de garantizar un tratamiento tarifario justo y proporcional.

El señor Christian Fano, Jefe de Asuntos Económicos e Inversiones de Lima Airport Partners S.R.L., intervino señalando que los aspectos expuestos por AETAI ya han sido objeto de análisis por parte del OSITRAN, en el marco de los informes técnicos elaborados durante el procedimiento de fijación tarifaria de oficio, en los cuales se abordaron de manera específica cada uno de los puntos observados.

Asimismo, precisó que, en relación con el informe emitido por el Órgano de Control Institucional (OCI) del OSITRAN, particularmente en lo referido a la recomendación 4.2, que sugiere revisar si las nuevas tarifas pudieran estar siendo subvencionadas por otras, el Regulador ya ha evaluado dichos aspectos y adoptado las recomendaciones correspondientes. En esa línea, explicó que el

OSITRAN aplicó la metodología de costos totalmente distribuidos, la cual permite aislar los costos e inversiones vinculados específicamente a la TUUA de transferencia y a la TUUA regular.

De este modo, el señor Fano indicó que al segregar dichos costos, se puede afirmar que la tarifa de transferencia se determina sobre la base de los costos que le son propios, descartándose la existencia de desequilibrios. Finalmente, aclaró que los montos cobrados en Panamá y que se comparan con la TUUA de transferencia en Lima resultan equiparables en la medida en que incluyen los servicios efectivamente disponibles para los usuarios, entre ellos, el de seguridad aeroportuaria. En ese sentido, enfatizó que para realizar una comparación adecuada entre las tarifas aplicadas en distintos aeropuertos de la región, es necesario considerar las condiciones operativas y las particularidades propias de cada caso, ya que estas inciden directamente en la estructura y composición de las tarifas respectivas.

El señor Carlos Molfino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAAP, intervino señalando que, para la determinación del costo de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA), se consideran diversos factores, tales como los flujos de pasajeros, el monto de las inversiones y otros elementos relevantes. En ese sentido, formuló una consulta respecto a la metodología empleada para el cálculo de la nueva TUUA de transferencia, específicamente sobre si su incorporación implica la aplicación de un costo adicional. Asimismo, preguntó si, ante la creación de dicha tarifa de transferencia, se prevé una reducción de la TUUA original con el fin de compensar el incremento de los ingresos que esta nueva tarifa podría generar, o cuál es el procedimiento técnico que se utiliza para determinar dicho equilibrio tarifario.

El señor Ricardo Quesada intervino señalando que debe partirse del principio de que todo pasajero embarcado está sujeto al pago de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) establecida. En ese sentido, indicó que dicho cobro no se había aplicado durante un período prolongado y que recién con el inicio de las operaciones del nuevo terminal aeroportuario se ha procedido a su implementación. Asimismo, precisó que la incorporación de esta tarifa responde al reconocimiento de los costos asociados a los servicios efectivamente prestados a los pasajeros en conexión, los cuales han sido determinados conforme a la metodología vigente. Dicha metodología permite desagregar los componentes que integran la tarifa, asegurando que únicamente se incluyan los costos correspondientes a los servicios que realmente son utilizados por los usuarios sujetos al cobro.

El señor Gutiérrez intervino manifestando que la propuesta técnica presentada por el concesionario forma parte integrante del Contrato de Concesión y que, en dicho instrumento, no se estableció expresamente la aplicación de una Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de transferencia. Indicó que, si bien resulta complejo arribar a una definición o solución definitiva respecto del alcance de esta problemática, es importante reconocer que se trata de un asunto que ha sido objeto de debate desde hace varios años. En ese sentido, enfatizó la necesidad de considerar integralmente todos los aspectos y posiciones que han sido expuestos durante la sesión, dado que la materia presenta un alto nivel de complejidad y requiere un análisis amplio para su adecuada comprensión y tratamiento.

El señor La Rosa intervino nuevamente para precisar que en el Aeropuerto de Panamá no existe una Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de salida ni un cargo aplicable a los pasajeros en transferencia. Explicó que el único pago que se realiza corresponde a un impuesto de 15

dólares destinado a proyectos de conservación y promoción del turismo, el cual es abonado por todos los pasajeros, tanto los que ingresan como los que salen del país.

Asimismo, indicó que en Colombia se aplica una única TUUA de 49 dólares a los pasajeros de salida, sin que exista un cobro adicional por concepto de transferencia. En ese sentido, manifestó su sorpresa de que, a la fecha, aún se continúe debatiendo sobre la interpretación del tema, cuando la Adenda suscrita en el año 2013 ya estableció de manera expresa que se trata de conceptos distintos y que cada aeropuerto presenta particularidades propias en su estructura tarifaria. Finalmente, enfatizó que la suscripción de dicha Adenda constituye evidencia de que el cobro por la TUUA de transferencia no se encontraba previsto desde el inicio del Contrato de Concesión, siendo este instrumento el que introdujo y definió claramente su alcance y aplicación.

La Dra. Zambrano intervino señalando que, si bien pueden existir discrepancias en las opiniones vertidas, es fundamental que los hechos se mantengan claramente establecidos. En ese sentido, precisó que la Adenda correspondiente fue suscrita y se reconoció la necesidad de que las partes —el concesionario y el concedente— llegaran a un acuerdo respecto al monto, la modalidad y la forma de aplicación del cobro, considerando la posibilidad de que no se incluyeran todos los derechos asociados al uso de los servicios aeroportuarios.

Asimismo, la Dra. Zambrano precisó que el Consejo Directivo del OSITRAN, en su pronunciamiento del año 2004, estableció que no correspondía cobrar a los pasajeros por la totalidad de los servicios incluidos en la TUUA, sino únicamente por aquellos efectivamente puestos a su disposición. Sin embargo, enfatizó que en ningún momento se dispuso que no se debía efectuar el cobro, sino que este debía ser proporcional al uso real de los servicios por parte de los pasajeros en conexión. Finalmente, destacó la importancia de respetar los Contratos de Concesión y las Adendas, pues resultan ser la mejor forma de atraer las inversiones.

La señora Claudia Salaverry intervino manifestando que ha escuchado con atención las intervenciones y opiniones expuestas por las distintas partes. En ese sentido, señaló que toda la información presentada por las partes interesadas será revisada y analizada de manera integral, con el propósito de adoptar una decisión debidamente informada y sustentada.

El señor Javier Masías Astengo, intervino señalando que la información expuesta por los distintos participantes presenta un carácter asimétrico, situación que dificulta la adopción de una decisión consensuada entre todas las partes. No obstante, resaltó la importancia de priorizar la mejora continua en la calidad de los servicios que se brindan a los usuarios del aeropuerto.

Asimismo, el señor Masías destacó la necesidad de identificar y promover mecanismos innovadores que permitan establecer tarifas más eficientes, procurando que estas no representen incrementos, sino reducciones proporcionales al nivel y tipo de servicios efectivamente prestados a los pasajeros. En ese sentido, señaló que el principio que debe regir la estructura tarifaria es que los usuarios paguen únicamente por los servicios que realmente utilizan. Precisó, además, que el concepto de “pasajeros en transferencia” no se encontraba contemplado anteriormente, lo que constituye un elemento nuevo que amerita una evaluación técnica detallada.

En ese sentido, manifestó que los temas abordados serán objeto de un análisis más profundo y de una discusión técnica orientada a la adopción de una decisión debidamente sustentada.

Finalmente, la Dra. Arrescurrenaga agradeció la participación de los miembros del Consejo de Usuarios en la presente sesión, la cual permitió que los integrantes del Consejo Directivo tomaran conocimiento de las opiniones, comentarios y aportes formulados en relación con la propuesta de fijación tarifaria de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

III. ACUERDOS

Durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria N° 81 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, no se adoptaron acuerdos.

IV. PEDIDOS

Durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria N° 81 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, los miembros del citado Consejo no formularon pedidos.

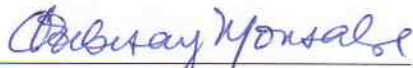
Siendo las 17:39 horas del mismo día, y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria N° 81 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



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



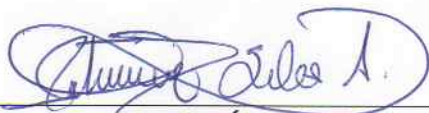
Renzo Pérez Ostos
Velásquez Asociación de Exportadores
– ADEX



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



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



Patricia Siles Álvarez
Asociación Latinoamericana de
Transporte Aéreo -ALTA



Pablo Santos Curo
Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de
Distribución Física Internacional - CONUDFI