

**CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL  
SESIÓN N° 31 (27/10/2016)**

El jueves 27 de octubre del 2016, en la sala de reuniones del OSITRAN se llevó a cabo la sesión N° 31 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

Por parte de OSITRAN, asistieron:

- Manuel Carrillo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.
- Francisco Jaramillo, Gerente de Supervisión y Fiscalización
- Cynthia Yáñez Alva, Gerente de Atención al Usuario
- Danilo Campos, Jefe de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización
- Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio (e)

Por parte del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, asistieron:

- Ramón Jiménez Stull, Representante de IATA Sucursal del Perú
- Armando Juan Grados, Representante de Frío Aéreo Asociación Civil
- Silvia Hooker, Representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI
- Juan Carlos León Siles, Representante de la Asociación de Exportadores – ADEX
- Juan Antonio Morales Bermúdez, Representante de PERUCAMARAS
- Fiama Fernández, Representante alterno del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional - CONUDFI
- Carlos Gutiérrez Laguna, Representante de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI
- Bartolomé Enrique Campaña Binasco – Cámara de Comercio de Lima - CCL
- Patricia Siles Alvarez, Representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA

Asimismo asistieron como invitados, el señor José Manuel Fernández y la señora Patricia Kraus, representantes de AOC.

La sesión se inició con la bienvenida de la señora Cynthia Yáñez, Gerente de Atención al Usuario, a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, y luego procedió a cederle la palabra al señor Francisco Jaramillo, quien inicio la exposición, de acuerdo al programa, presentado las condiciones de los Aeropuertos de Jaén, Huánuco y Jauja administrados por CORPAC; para lo cual se indicó lo siguiente:

Respecto al Aeropuerto de Jauja se señaló:

- i) El Aeropuerto de Jauja se encuentra bajo la administración de CORPAC S.A y se ubica en la Región Junín, Provincia de Junín y Distrito de Sausa a 3 Km. al Sur de la ciudad en la margen izquierda del río Mantaro y el río seco.
- ii) El aeropuerto cuenta con una pista de 2,810 m de largo por 45 m de ancho y una plataforma de aeronaves para 02 posiciones, ambas infraestructuras a nivel de asfalto en caliente, las operaciones aéreas comerciales se vienen realizando a través de la línea aérea LC Perú con la aeronave Bombardier Dash 8 Q – 400 capacidad de 76 pasajeros, y con 14 frecuencias a la semana (02 vuelos diarios).
- iii) Cuenta con un terminal de pasajeros básico, disponiendo de Hall Principal, Zona de embarque y desembarque de pasajeros, se dispone de una playa de estacionamiento vehicular.

- iv) El Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios -SEI, cuenta con camión contra incendios, modelo KOVATCH R-63 en condiciones operativas; este servicio brinda nivel de protección CAT 5, adecuado para el tipo de operación aérea que se realiza.
- v) De acuerdo a lo indicado en el Plan de Negocios de la entidad prestadora CORPAC S.A., el proyecto de inversión "Rehabilitación y Mejoramiento de los Pavimentos y Edificio de Pasajeros del Aeropuerto de Jauja" fue aprobado a nivel de perfil y cuyo inicio de ejecución se tiene previsto para este año, que conllevará al mejoramiento del servicio e implementación de nuevos negocios.
- vi) El Consejo de usuarios de Aeropuertos realiza una acotación respecto a la exposición del Señor Jaramillo, indicando que la sala de pasajeros no está bien diseñada y que algunos aspectos la hacen insegura.
- vii) El Señor Jaramillo menciona que el MTC se encuentra promoviendo la construcción de las mejoras en el referido aeropuerto, teniendo como idea ampliar la capacidad de soporte y con ello las demás necesidades.
- viii) El Consejo de Usuario de Aeropuertos consulta sobre el detalle de las fechas y plazos en los cuales se va a realizar la rehabilitación y mejoramiento del aeropuerto, ya que necesitan tomar conocimiento de esta información para promover la creación de servicios complementarios tales como hoteles, restaurantes y demás, de tal manera que se genere una demanda sostenible.
- ix) Sobre esta consulta, el Señor Jaramillo señaló que el Estado tiene planificado incorporar este aeropuerto dentro de un tercer paquete a concesionar, ya que la meta es ir mejorando la infraestructura para ir generando demanda sostenible, por ello, PROINVERSION se encuentra en fase de estudios al respecto y se estima que en el 2018 se podría estar presentado un programa de concesión propiamente dicho.
- x) El Consejo de Usuarios de Aeropuertos manifiesta que la aviación general es el principal motor en el desarrollo de estos aeropuertos (Jauja, Jaén y Huánuco), por lo que indican que es necesario llevar a cabo acciones para que dicho tipo de aviación pueda despegar desde otro lugar en Lima, no solo desde el AIJCH. Para ello, hacen mención a la necesidad de levantar la restricción en donde se indica que estos vuelos pueden salir únicamente del AIJCH.
- xi) Asimismo, el Consejo de Usuarios de Aeropuertos indica que debería ser una estrategia del Estado, habilitar de mejor manera los aeropuertos de fronteras, para que las líneas aéreas estén interesadas en llegar a esos destinos.

En atención, al Aeropuerto de Jaén se informó:

- xii) El Aeropuerto de Jaén se encuentra bajo la administración de la CORPAC S.A y se encuentra situado en la Región Cajamarca, Departamento Cajamarca, Provincia Jaén, Distrito Bellavista a 27Kms. de la ciudad de Jaén.
- xiii) Este aeropuerto dispone de una pista de aterrizaje y despegue de 2,400 m de largo por 45 m de ancho con una superficie de rodadura a nivel de carpeta asfáltica en caliente. A partir del 30.SET.2016, se inició en este aeropuerto los vuelos comerciales, la línea aérea LATAM viene operando con aeronaves del tipo Airbus A319 con capacidad de 156 pasajeros y con 07 frecuencias a la semana (01 vuelo diario) Cuenta con un terminal de pasajeros básico, disponiendo de Hall Principal, Zona de embarque y desembarque y un pequeño restaurant en el segundo nivel y playa de estacionamiento vehicular.

- xiv) El Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios -SEI, cuenta con camión contra incendios, modelo TITAN E-ONE 4X4 en condiciones operativas con una dotación de 5 bomberos; este servicio brinda nivel de protección CAT 5, adecuado para el tipo de operación aérea que se realiza.  
A la fecha, en el Aeropuerto de Jaén se inauguró obras, y recientemente la aerolínea LATAM Airlines Perú ha iniciado sus operaciones en el aeropuerto.

Sobre el Aeropuerto de Huánuco se hizo de conocimiento que:

- xv) Este aeropuerto se encuentra bajo la administración de CORPAC S.A y se ubica en la Región, Provincia y Distrito de Huánuco a 6 Km. de la ciudad.
- xvi) Este aeropuerto cuenta con una pista asfaltada de 2,500 m de largo por 30 m de ancho y una plataforma de aeronaves para 03 posiciones de aeronaves, ambas a nivel de mezcla asfáltica en caliente. Asimismo, cabe indicar que en este aeropuerto se realizan operaciones aéreas comerciales, a través de la línea aérea LC PERÚ con la aeronave Bombardier Dash 8 Q – 400 capacidad de 76 pasajeros, y con 14 frecuencias a la semana (02 vuelos diarios), y STAR PERÚ con la aeronave BAe 146 – 100 con capacidad de 78 pasajeros y con 7 frecuencias a la semana (01 vuelo diario).
- xvii) Cuenta con un terminal de pasajeros recientemente remodelado (provisional), disponiendo de Hall Principal, zona de embarque y desembarque de pasajeros y una playa de estacionamiento vehicular mínima.
- xviii) El Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios -SEI, cuenta con camión contra incendios, modelo TITAN E-ONE 4X4 y vehículo MAGNUM 440 en condiciones operativas; este servicio brinda nivel de protección CAT 5, adecuado para el tipo de operación aérea que se realiza.

Al respecto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN solicitará a PROINVERSIÓN información sobre el proceso y estado del proyecto de concesión de los aeropuertos de Jauja, Jaén y Huánuco.

Siguiendo con los puntos de agenda, el señor Danilo Campos, Jefe de Contratos Aeroportuarios de la GSF, informó sobre "Salones VIP en el AIJCH" para lo cual se señaló:

- i) Sobre el marco contractual se señaló que el numeral 2.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que los locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas, entre ellas, Salones VIP, serán prestados directamente por el concesionario, pudiendo alquilarlas a líneas aéreas o a terceros y por ende a fin de asegurar la transparencia, la asignación de estos espacios deberá ser mediante el procedimiento de subasta al mejor postor y debe ser llevada a cabo bajo la fiscalización de OSITRAN.
- ii) Respecto a la situación actual de los salones VIP del AIJCH, se indicó que el actual Operador de los Salones VIP (Internacional) en el mencionado aeropuerto es Inversiones FISA S.A. (SUMAQ y VIP CLUB LOUNGE), con contrato vigente hasta diciembre de 2016. Así también se hizo de conocimiento que desde el año 2005 hasta la fecha, los Salones VIP han sido asignados a través de negociación directa, como resultado de la excepción temporal que fuera concedida por el MTC, en su calidad de Concedente.
- iii) Como resultado de dicha excepción otorgada por el MTC y la consiguiente asignación directa, se hizo la precisión que al tratarse de un contrato entre una Entidad Prestadora y

un Proveedor Secundario, el tiempo de los contratos son determinados por las partes de manera privada.

- iv) En atención a la excepción otorgada por el MTC mediante Oficio N° 108-2005-MTC/02 de fecha 24 de enero de 2005, el MTC otorgó una excepción de carácter temporal y extraordinario a LAP respecto al cumplimiento de la obligación de subastar las áreas señaladas en el numeral 2.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, entre ellas, Salones VIP. Adicionalmente se informó que el MTC se basó para otorgar la excepción, la recomendación de OSITRAN, al haberse acreditado que no existía ninguna restricción de espacios que afecte la libre competencia en la asignación de dichas áreas, considerando los planes de desarrollo de LAP, en esa fecha.
- v) Finalmente, se hizo una descripción de los hechos acontecidos desde que en agosto, LATAM presentó un pedido de gracia solicitando a OSITRAN intervenir en el proceso de asignación de los salones VIP (manifestando su interés en operar uno de los salones) hasta que en octubre, OSITRAN remitió a LAP lo resuelto por el MTC, indicando la obligación de subastar las áreas para Salones VIP y que dicho proceso será supervisado por el Regulador. Al respecto, se indicó que OSITRAN revisará términos de la subasta, pues siempre deberá respetarse el derecho de acceso a cualquier pasajero y el proceso demoraría de 3 a 4 meses.

Acto seguido el señor Danilo Campos, Jefe de Contratos Aeroportuarios de la GSF, hizo de conocimiento "Estado Situacional del Aeropuerto de Chinchero" para lo cual se indicó, principalmente, lo siguiente:

- i) Un breve resumen de los Datos generales del contrato de concesión del Aeropuerto de Chinchero como la modalidad (Etapa 1 y parte de Etapa 2 de Ejecución de Obras: Cofinanciada / Etapa de Operación es autosostenible). Así también se procedió a indicar las actividades de la concesión como el diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento del nuevo AICC
- ii) Sobre el estado del avance del AICC, se indicó lo siguiente:

*Hitos ejecutados:*

- (1) Fecha de Cierre: 04-julio-2014
- (2) Presentación de Estudio Definitivo de Ingeniería (aprobado en diciembre de 2015 por Concedente)  
Presentación del Plan Maestro de Desarrollo (aprobado por RD N° 387-2016-MTC/12)  
Estudio de Impacto Ambiental (aprobado por RD N° 337-2015-MTC/16)  
Plan de Monitoreo Arqueológico (aprobado por RD N° 896 DDC-CUS/MC)  
Presentación de Programa de Obras (aprobado en diciembre de 2015 por Concedente)

*Hitos por ejecutarse:*

- (3) Inicio de obras (obras preliminares): noviembre 2015 (según Programa de Obras presentado)
- (7) Fin de Obras: 2021 según Programa de Obras presentado

- iii) Así también se indicó que de acuerdo a lo estipulado en el numeral 8.2 del Contrato de Concesión, la etapa de ejecución de obras deberá iniciarse a más tardar a los treinta (30) días calendarios contados a partir del momento en que se cumpla todas las siguientes condiciones:

1. Se haya emitido la Autorización de La Dirección de Regulación y Promoción del MTC emite la Construcción del Aeropuerto por Resolución Directoral N° 113-2016-MTC/12 del 14.03.2016 parte de la DGAC.

autorizando al Concesionario la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco.

2. Se haya aprobado el EDI de la Etapa de Ejecución de Obras, por parte del CONCEDENTE.	La Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC aprueba el Estudio Definitivo de Ingeniería, el 07 de diciembre del 2015.
3. Se haya aprobado el Instrumento de Gestión Ambiental y se haya obtenido la certificación ambiental correspondiente.	La Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC aprueba el Informe Final del Estudio de Impacto Ambiental Detallado al proyecto "Mejoramiento del Servicio Aeroportuario en la Región Cusco mediante el Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco" mediante la Resolución Directoral N° 337-2015-MTC/16 de 21 de mayo del 2015.
4. Se haya acreditado el Cierre Financiero ante el CONCEDENTE del total de las Obras de la Etapa de Ejecución de Obras.	Pendiente, en revisión por el Concedente.
5. Se haya producido la Toma de Posesión.	Se firma el Acta de Toma de Posesión del Área de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco el 04 de julio del 2014.
6. Se hayan obtenido los permisos y licencias municipales correspondientes.	Otorgado por las Municipalidades, según Carta 158-2016-AAP del 15 de setiembre del 2016.
7. Se hayan obtenido los permisos por parte del Ministerio de Cultura para la ejecución de las Obras.	La Dirección Desconcentrada de Cultura de Cusco del Ministerio de Cultura emite la Resolución Directoral N° 896-DDC-CUS/MC-2014 del 26 de noviembre del 2014 mediante la cual aprueba el Plan de Monitoreo Arqueológico Proyecto Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco

- iv) El Consejo de Usuarios de Aeropuertos manifiesta su preocupación debido a que lo que estaría demorando el inicio de obras, responde a un aspecto financiero que tendría como resultado que el monto que tiene que pagar finalmente el Estado sea mayor, inclusive a los postores que quedaron en segundo y tercer lugar en la adjudicación de la concesión.
- v) El Señor Manuel Carrillo, Gerente de Regulación y Estudio Económicos del OSITRAN, tomó la palabra y explicó de manera detallada el problema con la estructura financiera que el Consorcio Kuntur Wasi viene buscando sea aprobada con el Estado. Al respecto, OSITRAN informó que sí conoce que habría dos (02) proyectos de adenda alternativos, sin embargo, aún no ha llegado para opinión del Regulador.
- vi) El Consejo de Usuarios de Aeropuertos manifiesta su preocupación respecto cómo salió en medios la posición de la Contraloría General de la República ("la intervención de la Contraloría daba entender una labor de interpretar el contrato de concesión"), por lo que comentaron que dicha situación debiera ser aclarada por el Regulador.
- vii) Al respecto, el Señor Manuel Carrillo explicó que OSITRAN, cumple con su rol de ente técnico y emitirá opinión respecto a la adenda en mención, de acuerdo a las funciones que le han sido otorgadas.
- viii) El Consejo de Usuarios de Aeropuertos menciona que un mayor costo para la construcción del aeropuerto de Chinchero va a impactar en los usuarios intermedios y finales, ya que se elevará el costo para las aerolíneas y estas trasladaran este a los pasajeros mediante pasajes más altos.

- ix) Al respecto, el Señor Manuel Carrillo indicó que independientemente de la solución a la que se llegue sobre la estructura financiera que solicita Consorcio Kuntur Wasi, esto no repercutirá en mayores cobros a las aerolíneas.
- x) El señor Ramón Jiménez, representante de IATA Sucursal Perú, solicitó copia del Plan Maestro del Aeropuerto de Chinchero que fue aprobado en marzo del 2016.
- xi) Los miembros del Consejo de Usuarios solicitaron que se agende una reunión con MTC a fin de tratar tema de interés (situación de LAP y Kuntur Wasi), pidieron que se genere dichos espacios. A dicho pedido, Manuel Carrillo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos, solicitó que se canalice el pedido con la Presidenta del Consejo Directivo. Ante ello, en caso no se materialice, el señor Carlos Gutiérrez, representante de AETA, propuso que cada gremio de manera individual presente un documento (oficio) en donde se manifieste la preocupación por el tema de la demora en los inicios de las obras en el aeropuerto y tener una mayor participación en el proceso de elaboración y suscripción de la adenda.
- xii) El señor Ramón Jiménez, representante de IATA Sucursal Perú, sugirió que en el Plan Maestro se debe incluir las proyecciones de las líneas aéreas y no solo las del aeropuerto. Así también, sugirió que toda la información y data del Plan Maestro debe ser validada por los involucrados.

Como siguiente punto de agenda, el señor Danilo Campos, expuso respecto a los "Avances sobre la Adenda N° 7 del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCH" la cual las partes vienen realizando las acciones para viabilizar la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCH, mediante la adenda N° 7 al contrato de concesión y para lo cual se señaló, principalmente, lo siguiente:

- i) Sobre la "Expropiación de inmuebles para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" (Según Informe N° 0844-2016-MTC/25 de DGCT de fecha de recepción 02 de setiembre de 2016) se informó que se han expropiado/adquirido 49 predios y obtenido la transferencia de 9 de propiedad estatal, sumando un total de 58 predios.
- ii) También se hizo de conocimiento que a la fecha el MTC ha entregado al Concesionario LAP un total de 3 882 234.48 m<sup>2</sup> (56.73%). El MTC tiene posesión del saldo restantes del terreno, siendo el saldo de área por entregar de 2 961 486.88 m<sup>2</sup> (43.27%). Por ello, quedaría pendiente de liberar un área total de 1 824.56 m<sup>2</sup> (0.0266%) del área total requerida para el proyecto que es de: 6 843 721.36 m<sup>2</sup>.
- iii) Respecto a la "Liberación de Interferencias", la DGCT mediante Oficio N° 3453-2016-MTC/25 de fecha de recepción 02 de setiembre de 2016 informa a OSITRAN sobre los avances de las acciones de saneamiento, así como de la liberación de interferencias, señalando que han logrado liberar las interferencias de telefonía, eléctricas y sanitarias existentes en terrenos a ser entregados al Concesionario, quedando pendiente la interferencia sanitaria, encontrándose en proceso de liberación del Ducto de Gas Natural y la Obra del Túnel Gambetta.

- Interferencia sanitaria

La DGCT manifiesta que el Señor Viceministro de Transportes mediante Oficio N° 668-2016-MTC/02 del 05 de julio de 2016, solicitó a la Gerencia General de SEDAPAL que proceda a la reubicación de la Línea de Impulsión de Hierro Dúctil de la Estación de Bombeo Sarita Colonia, debido a su superposición con la zona de seguridad de extremo (RESA) de la segunda pista.

- Interferencia Gasoducto de transporte de gas natural

La DGCT mediante Informe N° 844-2016-MTC/25 de fecha de recepción 02 de setiembre de 2016, comunicó que el MTC ha suscrito con fecha 22 de agosto de 2016 el

"Contrato de Constitución de Derecho de Servidumbre de Ocupación, Paso y Tránsito" con la empresa CALIDDA con el propósito de reubicar el ducto de gas natural que se encuentra dentro de la zona de Ampliación del AIJC.

Mediante Oficio N° 3453-2016-MTC/25 de fecha de recepción 02 de setiembre de 2016, comunica el inicio de los trabajos de reubicación el 22 de setiembre de 2016, estimándose culminar en Junio de 2017.

- Culminación de la Obra Tramo III-B del Proyecto de Mejoramiento de la Av. Nestor Gambetta – Callao

PROVIAS NACIONAL mediante memorando N° 2168-2016-MTC/20 de fecha 17 de agosto 2016 informó los siguientes puntos:

Estado actual y fin de la obra: La obra tiene un avance acumulado ejecutado de 91.60% al 31 julio de 2016, lo cual significa que la ejecución del Túnel Gambetta se encuentra con un atraso físico de 8.40%, debido a las interferencias de las infraestructuras de servicios públicos. La obra se estima culminar el 09 diciembre de 2016.

Operación del Túnel y Seguros del Túnel: La operación y seguros del Túnel empezarán a funcionar el 10 noviembre de 2016. En tal sentido, la Apertura Efectiva del Túnel Gambetta a los usuarios empezaría el 10 de diciembre de 2016.

Cierre de la Av. Gambetta actual: El cierre de la Av. Néstor Gambetta, previo desmontaje y liberación del campamento, será coincidente con la entrada en servicio de los accesos a los depósitos de los Operadores Logísticos de Transporte (RANSA y TRAMARSA), se estima realizar el 09 diciembre de 2016.

- Montículo Av. Centenario y áreas requeridas para el sistema de luces de la segunda pista:

Existe un botadero o elevación artificial compuesto por acumulación de tierras, escombros y residuos, que se encuentra ubicado al noroeste de la cabecera 15L de la segunda pista. Una parte del montículo está dentro y otra fuera de los terrenos de la Concesión. Asimismo el CONCEDENTE deberá poner a disposición del CONCESIONARIO las áreas requeridas para la instalación del sistema de luces.

- Reubicación instalaciones de CORPAC:

Existen radares y una estación meteorológica ubicada hacia el lado oeste que requieren ser trasladados, los cuales deberán ser coordinados con el Concesionario.

- iv) El Consejo de Usuarios de Aeropuertos, en atención al cronograma de la liberación de interferencias, desea saber si LAP ha mostrado su acuerdo al respecto. La respuesta del Señor Jaramillo es que LAP se ha mostrado de acuerdo con el cronograma en mención.
- v) Usuarios consultaron sobre rumores respecto planteamiento de que se construya de forma temporal pista más corta si se continúan demorando entrega de terrenos. Al respecto, OSITRAN aclaró que ello no es así.
- vi) En atención a los "Requisitos Técnicos Mínimos" se hizo de conocimiento que el Anexo 14 del Contrato de Concesión establece los criterios a seguir para efectos del diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación de los Bienes de la Concesión. En este sentido, el concesionario debe cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM), establecido en el referido anexo.
- vii) Dentro del proceso de revisión de la adenda 7 se están revisando de manera integral los RTM antes señalados, así se tiene que:

- El Anexo 14 se encuentra desfasado, toda vez que incluye obligaciones para el periodo inicial, el cual ya culminó, por lo que se considera procedente su eliminación.
  - Existen referencias respecto a otros aeropuertos o centros comerciales, que datan del año 2000. A la fecha, la configuración de la industria ha cambiado y lo establecido actualmente el Contrato de Concesión no tienen sustento objetivo, ni consideran la normativa internacional respectiva, por lo cual, este Anexo debe eliminarse.
  - Existen requisitos técnicos mínimos, como por ejemplo el número de calles de salida rápida, que ya se encuentran regulados en la normatividad en materia de infraestructura aeroportuaria (OACI, IATA y nacional), y cuya determinación en cuanto a cantidad y dimensiones obedecen a un análisis de distintos factores, como son principalmente, la proyección de la demanda, la flota de aeronave prevista, la capacidad del tránsito aéreo y otras condiciones locales.
  - Es importante contar con un Plan Maestro actualizado y revisado cada 5 años, toda vez que el último aprobado por la DGAC es del año 2008 y ya se encuentra desfasado respecto a la evolución que ha tenido la demanda en el AIJC. En ese sentido, se debe modificar el contrato para que adecue a la normativa internacional vigente para contar con un Plan Maestro que tenga periodicidad de actualización cada 5 años, de acuerdo a la normativa IATA.
  - Respecto a la adopción de criterios de planificación del terminal de pasajeros, debería adoptarse la normatividad del Manual IATA – Airport Development Reference Manual, Décima Edición y la normatividad nacional INDECI, Reglamento Nacional de Construcción, Código Nacional de Electricidad, entre otros, considerando siempre el parámetro más exigente.
- viii) Sobre el “Factor de Productividad” se expuso el planteamiento de OSITRAN en la cual se indicó:
- Las demoras continuas del Concedente en la entrega de terrenos, que afectan al Concesionario y a la Industria, no deben afectar las tarifas que pagan los usuarios (intermedio y final). Si existiera alguna compensación al Concesionario, por la demora en la liberación de interferencias, quien debe resarcirlo es el MTC.
  - En el año 2019, se aplicará el Factor de Productividad de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y a la normativa vigente.
  - Para garantizar la predictibilidad de la Metodología de Cálculo del Factor de Productividad, se está trabajando un Anexo Metodológico, que estará vigente durante el período de inversión.
- ix) También se informó que como “Temas Adicionales” estaría la Ampliación de plazo de la Concesión y la Fecha de inicio y de término para la construcción de la segunda pista y del nuevo terminal.
- x) Se informó además que al incluir el Plan Maestro actualizado se garantizara las inversiones sujetas a crecimiento de demanda .
- xi) El Consejo de Usuarios de Aeropuertos consultó sobre la veracidad de información a la que han tenido acceso y que indica que la segunda pista será más corta que la que actualmente tiene el AIJCH. El señor Jaramillo indica que es una posibilidad que la segunda pista tenga una menor longitud, debido precisamente a las interferencias, sin embargo, a la fecha no hay nada definido al respecto.
- xii) El señor Juan Carlos León, representante de ADEX, indicó que el Túnel de Gambeta tiene varias rajaduras y que por ello debería verificarse la resistencia de los materiales utilizados para lo cual la GSF deberá realizar una visita e informar sobre el estado del mencionado.

Finalmente, el último punto en agenda, solicitado por el Consejo de Usuarios de Aeropuertos, responde a la situación de los Operadores de Rampa en el AIJCH, manifestándose lo siguiente:

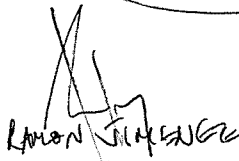



- i) El Consejo de Usuarios de Aeropuertos manifiesta que Talma ya entregó terrenos que venía ocupando, por lo tanto la empresa SAASA ya se encuentra en condiciones de iniciar operaciones.
- ii) Asimismo, comentaron que el modelo de la última licitación no logro objetivo de lograr concretar competencia entre Operadores de Rampa y lo único logrado es solo maximizar los ingresos de LAP , por lo que se solicitó evaluar mecanismo legal para resolver impases presentados y lograr objetivo de mejorar servicios a líneas aéreas pues al momento LAP no está proporcionando a los dos Operadores los espacios suficientes para guardar sus equipos y poder de esta manera crecer en la atención a nuevas aerolíneas .
- iii) El Señor Danilo Campos, indico que OSITRAN ha solicitado información a LAP sobre el inicio de operaciones de SAASA, teniendo como respuesta que efectivamente aun no inicia operaciones, pero que, sin embargo, no se han reportado interferencias en las operaciones de las aerolíneas. Los usuarios solicitaron que se realicen consultas a Líneas Aéreas y Terminales de Carga.
- iv) Usuarios comentaron que de las 3 posiciones de estacionamientos para aviones cargueros ofrecidas por LAP en realidad son 2 y que debería rectificarse para atender este servicio . Piden que Ositran busque una salida legal para impase producido con situación de los Operadores de Rampa y que en corto plazo se resuelva tema de falta de áreas para guardar equipos, de hecho un momento crítico se espera suceda paran los días de Cumbre APEC . Debe Ositran mirar indicadores de puntualidad de Líneas Aéreas y revisar las causas de retraso a fin de realizar las correcciones correspondientes. Mencionaron que LAP cobra por estacionamiento de aviones a pesar de demoras (deben de pedir opinión de Líneas Aéreas).

Finalmente, la sesión concluyó con las palabras de agradecimiento de la Gerente de Atención al Usuario.

De esta manera, se dio fin a la sesión.

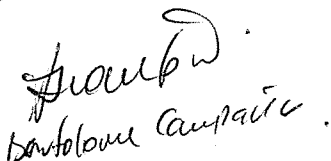
Lima, octubre de 2016.



Ramon Jimenez



Carlos Antenor



Danilo Campos