



Aerolíneas solicitan a la Contraloría fiscalizar el Acta suscrita entre Lima Airport Partners y el MTC sobre la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Tras la firma del Acta de Acuerdos (Acta) entre Lima Airport Partners (LAP) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) con respecto a la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), realizada el 29 de abril de 2022, los operadores aéreos representados en su conjunto por los gremios firmantes desean expresar lo siguiente:

- Buscando el beneficio máximo de todos los usuarios del transporte aéreo y la conectividad del país, respaldamos el pedido de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), para que la Contraloría General de la República (Contraloría) **tome una postura concluyente frente al Acta que modificaría el contrato adjudicado a LAP, permitiéndole operar con dos terminales en el Aeropuerto de Lima, sin seguir los procedimientos legales correspondientes.**
- Recordemos que cualquier modificación al Contrato de Concesión debe cumplir con requerimientos mínimos legales, tales como la opinión favorable de los órganos competentes en la materia: la DGAC, Contraloría, el Ministerio de Economía y Finanzas, OSITRAN y, eventualmente PROINVERSIÓN. Sin embargo, al ser inexistentes, en este momento hacen inviable la modificación actualmente propuesta a través de un acta, **la cual por sí misma, sería nula.**
- En el 2001, **LAP ganó la adjudicación del aeropuerto con la propuesta de un nuevo y único terminal**, destacando los beneficios de integrar las operaciones aeroportuarias en una misma infraestructura a diferencia de operar con dos o más terminales. Dicho factor de competencia, que favoreció a LAP en su momento, solo puede ser modificado a través de un proceso formal y de ninguna manera a través de un Acta.
- LAP pretende justificar la modificación expuesta, tratando de supeditar la ampliación al crecimiento de la demanda de pasajeros. Al respecto, recordamos que ello es ilegal y contrario al Contrato de Concesión, ya que el propio contrato señala que se trata de una mejora obligatoria que debe efectuarse *“sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor”*. A esto hay que sumar que **los beneficios destacados por LAP en su momento e incluidos en el Anexo 6 del Contrato de Concesión hoy son ignorados con la nueva propuesta de operación dual.**
- Sobre ello, incluso los organismos técnicos expertos (MTC, OSITRAN y la DGAC) en su momento desmerecieron la solicitud de LAP de modificar el nuevo y único terminal aéreo por dos terminales modulares, **sustentando su rechazo en que esto no estaba contemplado en el contrato de concesión y que tampoco generaba de ninguna manera un mayor beneficio a los usuarios del principal aeropuerto del Perú.**
- La intervención de la Contraloría será clave para poder responder ante la opinión pública sobre la legalidad del Acta suscrita entre LAP y el MTC, donde el único beneficiario sería LAP. **La Contraloría tiene la responsabilidad de evitar un desastroso perjuicio al interés público**, el cual requiere urgentemente una reactivación económica, productiva y turística completa; y no la modificación perjudicial de un proyecto que viene rezagado sobre un aeropuerto que nos pertenece a todos los peruanos y que, de ser aceptada, nos afectaría con una operación bastante más compleja y menos eficiente, con un nuevo terminal de menor capacidad hasta el 2035, relegándonos en el intento de ser el hub principal de América Latina, uno de los objetivos que se buscaban con el contrato original.

Lima, 20 de junio de 2022

##

Gremios firmantes:

- IATA, Asociación de Transporte Aéreo Internacional, por sus siglas en inglés
- ALTA, Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo
- AETAI, Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional en Perú
- APEA, Asociación Peruana de Empresas Aéreas