

Garantía para consumidores peruanos

El Indecopi promoverá agenda que impulse competencia y elimine barreras burocráticas en el transporte aéreo nacional y aeropuertos

- ✓ **Presidente del Indecopi se mostró preocupado ante anuncio de LAP de construir terminal aéreo sólo para 18 millones de pasajeros anuales y no para 35 millones como había anunciado.**

El presidente ejecutivo del Indecopi, Julián Palacín Gutiérrez, sostuvo que el Perú necesita una política aérea nacional que garantice la defensa de los consumidores y ello se logrará con la promoción de la libre competencia en el mercado aeroportuario y la eliminación de barreras burocráticas que encarecen los servicios y ponen al país en desventaja respecto de otros aeropuertos de América Latina.

En esa dirección, la máxima autoridad del Indecopi, señaló que dentro de sus facultades, la institución pondrá en agenda para el 2022, este importante tema y junto con los actores involucrados desarrollarán estudios para identificar cuáles son las prácticas anticompetitivas (monopolios, oligopolios, entre otras) que impiden atraer inversión privada nacional y extranjera, como las aerolíneas *low cost*, de bajo costo, que atenderían a los peruanos que viven en las regiones amazónicas, del centro del país o zonas de frontera.

Palacín Gutiérrez, enfatizó que en estos lugares “los ciudadanos no tienen servicios aéreos o están insuficientemente servidos, pese a que en el mundo hay miles de aeronaves paradas. Sin embargo, no hemos tenido la habilidad de lograr que confíen en el Perú e inviertan para que en un sistema de libre competencia puedan atender nuestras necesidades de transporte aéreo, seguro, eficiente y económico”.

Respecto de la eliminación de barreras burocráticas, el presidente ejecutivo del Indecopi, explicó que estudios sobre cifras y tendencias en el mercado aeroportuario demuestran que existen una serie exigencias, requisitos, y cobros establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y los explotadores comerciales de aeropuertos, que dificultan el mantenimiento y el desarrollo de las empresas de aviación privadas en el mercado doméstico.

Por ejemplo, en el Perú, el aterrizaje de una pequeña aeronave en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) cuesta 15 veces más que en el Aeropuerto de Miami, Estados Unidos, en este último por el mismo servicio se abona solo USD 24.30 (veinticuatro con 30/100 dólares). A ello, se suman la falta de infraestructura y otros servicios básicos en los aeropuertos de provincias, todo ello repercute en los pasajeros nacionales quienes llegan a pagar más por vuelos nacionales que por internacionales.

En esa dirección, la autoridad adelantó que el Indecopi debe tener a su representante en el directorio de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC), y así garantizar los derechos de los consumidores.

Desventaja para el Perú

El presidente del Indecopi, además, se mostró preocupado, ante la **pérdida del liderazgo del Perú como hub** aeroportuario en América del Sur frente a Colombia y Chile. Ahora Lima Airport Partners (LAP) concesionario del **Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**, estaría construyendo

un terminal aéreo para 18 millones de pasajeros anuales y no para 35 millones de pasajeros como se había anunciado (Diario Gestión 4/12/21).

El no contar con un documento que precise textualmente que para el año 2025 se exigirá la entrega de un nuevo terminal de pasajeros en el AIJCH con capacidad de atención al año de 35 millones de pasajeros, con 67 mangas de embarque y 20 para posiciones remotas, es una desventaja geopolítica del Perú que afectará a los consumidores, ya que nuestros países vecinos Nueva Pudahuel (Chile) y El Dorado, Colombia, ya cuentan con esa capacidad.

Nosotros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez estamos 71 y 72% por debajo de las cifras manejadas por nuestros competidores directos. Esto es un tema que atañe la defensa de los derechos de los consumidores en nuestros aeropuertos, puntualizó Palacín Gutiérrez.

Ver: [Los reales HUB en la región y el mediano Nuevo Jorge Chávez](#)

| Criterio | Jorge Chávez | Nueva Pudahuel | El Dorado |
|---|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Fecha de Contrato | 14/02/2001 | 01/10/2015 | 12/09/2006 |
| Fecha de Entrega Concesión | 40 años (2041) | 20 años (2035) | 20 años (2026) |
| Monto de Inversión | 1'200 millones | 1'000 millones | 600 millones |
| Tiempo de construcción | 6 años | 5 años | 10 años |
| Características | Nueva Torre de Control | No aplica | No aplica |
| | 2da pista de aterrizaje | Mejoras en las pistas | Mejoras en las pistas |
| | Nuevo Terminal de Pasajeros | Nuevo Terminal de Pasajeros | Nuevo Terminal de Pasajeros |
| Capacidad instalada ANTES (Pasajeros) | 10 millones (2019) | 15 millones (2015) | 10 millones (2005) |
| Capacidad instalada DESPUES (Pasajeros) | ¿ 30 millones ? (2025) | 30 millones (2021) | 35 millones (2019) |
| Mangas de Embarque | ¿ 48 ? | 67 | 51 |
| Contacto Remoto | ¿ 24 ? | 8 | 23 |

Elaboración propia

Fuente: Páginas web de los aeropuertos Nueva Pudahuel y ElDorado, y Programa de Desarrollo Aeroportuario 2018 – (LAP).

Lima, 05 de diciembre de 2021