

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2023

COMISIÓN DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y ORGANISMOS REGULADORES DE
LOS SERVICIOS PÚBLICOS
10ª SESIÓN ORDINARIA
(Matutina)
(DOCUMENTO DE TRABAJO)

MIÉRCOLES, 3 DE JULIO DE 2024
PRESIDENCIA DEL SEÑOR WILSON SOTO PALACIOS

—A las 10:12 h, se inicia la sesión.

EL SECRETARIO TÉCNICO.— Muy buenos días, señores congresistas, siendo a las diez horas con doce minutos del miércoles 3 de julio del 2024, contando con el *quorum* del Reglamento se inicia la Décima Sesión Extraordinaria de la Comisión de Defensa al Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos.

En el Orden del Día tenemos el tema: Situación de la infraestructura de equipamiento de los aeropuertos a nivel nacional.

Estimados colegas, conforme se anunció en la última sesión ordinaria, tenemos el compromiso de hacer el seguimiento a las promesas del presidente de Corpac respecto de las fallas presentadas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, además, recientemente hemos tomado conocimiento de que los aeropuertos que tienen problemas en sus pistas de aterrizaje y en su infraestructura son los de Jaén, Jauja, Yurimaguas, y el Aeropuerto Velasco Astete del Cusco, que es el segundo aeropuerto más concurrido, además, tendría fallas graves en su sistema de seguridad.

Es por todo ello, hemos convocado al señor José Luis Barrios Espinosa, presidente del Directorio de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - Corpac, quien se encuentra acompañado de los siguientes funcionarios: El señor José, el señor José Antonio Rubio Travi, gerente general; el señor Ronald Alfredo Espinoza Icasa, gerente central de Aeropuertos; el señor Ignacio Delgado, gerente de Asuntos Jurídicos; el señor Víctor Manuel Serna, gerente central de Navegación.

Le damos la bienvenida y le concedemos el uso de la palabra en este caso a nuestro presidente José Luis Barrios Espinoza, presidente de Corpac, yo creo que como hemos hecho la reunión en la sesión anterior en el cual, pues, el presidente de Corpac se comprometió que hoy día, prácticamente ha pasado más o menos quince días, creo, y había un compromiso de su persona, la radiografía general, cómo está la situación de los aeropuertos

a nivel nacional. Es por ello, señor presidente, le hemos invitado, seguramente usted nos tiene esa información precisa, yo creo que también todos los usuarios de aquí, de nuestro país, necesitamos saber más aún desde esta presidencia.

También, a la secretaría técnica pedirle, por favor, considerar, seguramente hay algunos parlamentarios que se han conectado.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Sí, señor presidente, dejamos constancia de la asistencia del congresista César Revilla Villanueva, Jorge Morante Figari, Auristela Obando Morgan, la congresista Camones Soriano, el congresista Cordero Jon Tay, la congresista Jauregui Martínez de Aguayo y la congresista Magaly Santisteban Suclupe. Existe el *quorum* de Reglamento, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias a la Secretaría Técnica.

En consecuencia, le vamos a dar la palabra al señor José Luis Barrios, a fin de que informe a la comisión sobre la infraestructura y equipamiento de los diversos aeropuertos a nivel nacional.

Tiene la palabra señor José Luis Barrios.

El señor ARRIOLA TUEROS (PP).— Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Arriola.

El señor ARRIOLA TUEROS (PP).— Por favor, también envío mi mensaje sobre mi asistencia. Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Arriola, le vamos a consignar.

El señor ARRIOLA TUEROS (PP).— Gracias, señor presidente.

El PRESIDENTE DE DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A. - CORPAC S.A., señor José Luis Barrios Espinosa.— Muy agradecido, señor presidente de esta comisión, señor Wilson Soto.

Muy buenos días a todos ustedes, señores congresistas; muy buenos días a todo el personal que se encuentra en esta sala.

Primero, señor presidente, quería agradecerle por la oportunidad, esa vez que tuvimos la última reunión con usted en esta comisión, al terminar la comisión nos comprometimos en darle una radiografía de Corpac. Si bien es cierto, usted sabía que nuestra gestión es nueva, y como usted bien lo dijo esa vez, teníamos que asumir los activos y pasivos, y es por eso, que los gerentes que ya prácticamente han cumplido un mes dentro de la gestión se han dedicado a ver exactamente cuál es la problemática en cada una de sus áreas.

Entonces, quería, primero comenzar con darle la palabra al gerente general de Corpac, al señor José Antonio Rubio Travi, para que él comience a darle la exposición y la información respectiva que ustedes nos han pedido.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias. Entonces, le damos la palabra al señor gerente general de Corpac, José Antonio Rubio.

El GERENTE GENERAL DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A. - CORPAC S.A., señor José Rubio Travi.— Señor presidente, con su permiso, muy buenos días a usted y a los señores congresistas que están en la sesión.

Como lo dijo el presidente de directorio, el día de hoy traemos el diagnóstico de la situación de los aeropuertos que administra Corpac, pero previamente a darle la palabra al gerente central de Aeropuertos, quisiera referirme a la reorganización que está realizándose en Corpac con esta nueva gerencia y esta esta nueva gestión que hemos comenzado ya hace un mes y días.

Agradecería, si pueden presentar la exposición, por favor. La siguiente, una más.

Señor presidente, como ya lo manifesté, en este momento ya hemos cumplido un mes en el cargo, estamos en pleno proceso de tomar conocimiento de la realidad de Corpac, ya hemos tomado muchas acciones, hemos heredado los activos y pasivos como usted lo ha mencionado y nuestro presidente directorio, en ese sentido, nosotros hemos asumido una serie de acciones para llevar adelante la Corporación Peruana de Aeropuertos hacia un rumbo seguro como que es lo que esperamos que todos los todos los ciudadanos peruanos tenemos confianza en esto.

En primer lugar, ya se mencionó en diferentes oportunidades que Corpac no contaba con la plana gerencial correspondiente de la gran mayoría de las gerencias que estaban encargadas, en la actualidad quiero informar en primer lugar que ya tenemos 10 gerentes que han sido nombrados, estamos a través de los procesos del Fonafe y los organismos encargados en la captación de los 5 restantes, 2 de ellos deben estar siendo entrevistados ya, luego de seguido todo el procedimiento de selección a través del Headhunter y Fonafe por el directorio en esta semana y los próximos en los siguientes días, la siguiente semana para ser más preciso. Con la certeza de tener ya el grupo de gerentes, nosotros vamos a continuar con las reformas y las acciones necesarias para llevar a Corpac adelante como debe ser.

En primer lugar, quería mencionarles que independientemente al cambio de la plana gerencial, nosotros estamos haciendo una serie de acciones, como pueden ver en la diapositiva, en principio, nosotros al interior de Corpac, hemos instalado una comisión para la reorganización de Corpac, de la corporación, estamos en pleno proceso, estamos realizando el diagnóstico, de tal manera que podamos en el cortísimo plazo tomar las acciones más inmediatas y necesarias para el fortalecimiento de la gestión de la corporación, ya de antemano, nosotros al arribar hemos encontrado un proyecto de diseño de una nueva estructura orgánica que la estamos revisando para ser más funcional y más viable, la estructura de la organización, de tal manera que podamos avanzar

más rápidamente en los procesos de reestructuración que requiramos.

Asimismo, Corpac tiene una plana de personal bastante amplia, muchos de los cuales han sido reincorporados por sentencia judicial, en tal sentido, existe un programa de retiro incentivado que acaba de culminar, que lamentablemente no ha tenido el éxito deseado. En ese sentido, nosotros estamos proponiendo una nueva convocatoria con algunas mejoras, de tal manera que sea más atractivo y poder contar con personal calificado y que responda a las necesidades actuales de la corporación.

También, estamos en el momento ya con OACI, realizando, hemos suscrito un convenio para la realización de un diagnóstico comparativo de salarios del personal técnico y operativo en organizaciones similares a Corpac en el ámbito latinoamericano, y este es el primer insumo para posteriormente ya encargar un estudio para la reestructuración de Corpac por un organismo internacional que sería OACI.

Y también, estamos presentando próximamente una propuesta de mejora de la escala salarial del personal de Corpac, toda vez que, la remuneración básica como tal está bastante venida a menos y esta propuesta va a ser presentada al Fonafe para su evaluación y si es factible la incorporación en el presente año.

Básicamente, eso es lo más inmediato en el corto plazo en lo que refiere a la gestión de Recursos Humanos y presupuestales. En el mediano plazo como ya lo mencioné, producto de la primera, de diagnóstico comparativo que éste se ha encargado a OACI, se prevé encargarle un estudio para la reorganización total de Corpac, la cual debe dar como resultados en el mediano plazo.

La siguiente, por favor.

De igual manera, estamos tomando algunas acciones para la rehabilitación, mantenimiento, y equipamiento de los diversos aeropuertos. En ese sentido, en el corto plazo tenemos ya conversaciones, ya está bastante adelantado a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, un decreto de urgencia para poder atender de una mejor manera las situaciones de emergencia que se pudieran presentar, y sobre todo, realizar las labores de mantenimiento y equipamiento que se requieren en los diferentes aeropuertos a nivel nacional.

También, ya está bastante avanzado la suscripción, ya está suscrito un convenio, está en proceso de suscripción, mejor dicho, estamos avanzados los trámites para un convenio de administración de recursos que está orientado a la reposición de algunos equipamientos básicos de Corpac en algunos aeropuertos a nivel nacional. Para el mediano plazo, venimos realizando y tenemos previsto...

¿Continúo? Sí.

...tenemos previsto el mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria en los diferentes aeropuertos que están administrados por Corpac, no me refiero a los concesionados, sino los operados por Corpac netamente, también venimos viendo el mantenimiento y reposición de los sistemas de equipo de navegación aérea, de acuerdo a las regulaciones aeronáuticas del Perú, tenemos previsto y la intención de la implementación de 32 nodos de comunicación satelital, en el mediano plazo vamos a implementar ya el CAR, el proceso que mencioné que, en el corto plazo ya está el proceso de inscripción, pero debe ser implementado en el corto plazo, al cabo de un año o dos años debe estar culminado esto.

Y también, tenemos la intención de en el mediano plazo, implementar un centro de control alterno descentralizado para el todo el sistema de control aéreo.

Para el largo plazo nos hemos propuesto la reposición del sistema de radares, actualmente el sistema de radares está operativo, sin embargo, ya tenemos que ir haciendo los estudios y las previsiones para en el largo plazo contar con un nuevo sistema de radares que cubra toda la integridad del territorio nacional, así como un nuevo centro de control para todo el país.

Siguiente, por favor.

Otra de las cosas que estamos haciendo en el momento es la optimización de los procesos de rehabilitación y mantenimiento de aeropuertos y esto está en una estrecha coordinación con el MTC y la DGAC, toda vez que, Corpac realiza el mantenimiento y la rehabilitación es una actividad propia de la DGAC, estamos coordinando constantemente la programación de los mismos, ya el gerente central de Aeropuertos posteriormente va a dar mayores detalles al respecto, con la finalidad de optimizar en los próximos años el mantenimiento de todos los aeropuertos a nivel nacional.

En tal sentido, como se puede visualizar, se ha compatibilizado los cronogramas de ejecución de las intervenciones para que en los próximos años podamos contar con mejores pistas de aterrizaje, mejor equipamiento, y podamos dar una mejor atención a nuestros usuarios.

La siguiente, por favor.

Antes de dar paso al señor Espinosa, quería hacer mención cuál es la misión de Corpac. Corpac básicamente gestiona los servicios de aviación aérea y aeroportuarios con seguridad, eficiencia, calidad, responsabilidad ambiental, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país. En ese sentido, quería recalcar que los servicios que brindamos básicamente, de acuerdo a nuestra misión son dos, los servicios de navegación aérea, que es en el lado aire, todo lo que corresponde a radares, control de tránsito aéreo, ayuda a luminosas, etcétera, y que lo brindamos tanto a

los aeropuertos que son administrados por Corpac como a los concesionados.

Y en el lado tierra, que así lo denominamos, **(2)** el servicio aeroportuario se brinda básicamente a todos los aeropuertos que están bajo la administración de la Corpac. Esto tiene que ver con terminales y todo lo que ello alberga.

Básicamente yo expondría hasta aquí, señor presidente, y cedería la apuesta al gerente central de Aeropuertos.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, señor José Antonio Rubio, gerente general de la Corpac.

Le vamos a dar la palabra al señor Ronald Espinoza, gerente central de Operaciones.

Tiene la palabra, por favor.

—Se inicia la proyección de diapositivas.

EL GERENTE CENTRAL DE OPERACIONES DE AEROPUERTOS DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Ronald Alfredo Espinoza Icaza.— Buenos días, señor presidente; buenos días, señores congresistas, mi nombre es Ronald Espinoza, gerente central de Aeropuertos.

Por favor, la siguiente lámina.

En esta lámina podemos ver todos los aeropuertos que existen en el Perú, de los cuales la Corpac administra 17 aeropuertos y 12 campos de aterrizaje. Y los aeropuertos, tanto de LAP, ADP como de Aeropuertos Andinos, que suman 18 aeropuertos, ya han sido concesionados al sector privado.

Avancemos, por favor.

Esta es la situación de los aeropuertos, de las pistas de los aeropuertos, que ha sido consensuada con el MTC para ver los planes de mantenimiento, tanto como rehabilitación, como bien explicó nuestro gerente general, que son actividades que deben estar sincronizadas para que el mantenimiento calce con el tiempo de vida útil de la pista donde el MTC hace ya las labores de rehabilitación, que es una labor mayor de prácticamente hacer toda la pista, como ha sido el caso de Anta-Huaraz que hemos visto una pista totalmente nueva.

¿No sé si desean pasar a ver aeropuerto por aeropuerto por link, o vamos a los primeros que fueron cuestionados? S

Si quiere podemos pasar primero a Andahuaylas, que es un tema importante mencionar.

En el caso de Andahuaylas, este aeropuerto lamentablemente fue destrozado por el tema de las revueltas; ya la Corpac con todo su personal lo puesto operativo y está nuevamente a disposición de, tanto del pueblo de Andahuaylas, Abancay y toda la ciudadanía. Es un aeropuerto que es importante mencionarlo, que lo hemos rescatado con el equipo de la Corpac.

Queremos ver el Cusco, que justo ha sido mencionado en las últimas...

Ponga el Cusco, por favor.

Respecto al Cusco, lo importante del Cusco es que del año pasado a este año ha incrementado en pasajeros en más de 100 000 pasajeros.

Se mencionó en un reportaje periodístico el tema de los rayos X. En febrero de este año se han comprado máquinas nuevas de rayos X. Aparentemente no tenían información actualizada. Y cuentan con tres máquinas nuevas de rayos X en el terminal de pasajeros.

También se mencionó sobre el cerco perimétrico. El cerco perimétrico, hay un 10% que no es que no haya cerco, sino que el tamaño era menor a todo el cerco. En eso hay un expediente técnico, se va a hacer las mejoras del caso.

También estamos poniendo cámara de seguridad. Se mencionó que no había cámara de seguridad, hay 64 cámaras de seguridad operativas en el Cusco. Y estamos poniendo cámaras ya alrededor y a lado de la pista.

Respecto a la pista de aterrizaje; sí es cierto, empezamos a trabajar la pista de aterrizaje, este año ha sido un año atípico de lluvias, se tuvo que suspender por lluvias de diciembre a mayo; normalmente se suspendía de diciembre a marzo, pero este año ha habido más lluvias. En mayo, a fin de mayo se han retomado los trabajos, estamos al 30% de avance de la obra; se termina la obra en el mes de septiembre.

Lo importante acá es que no ha afectado ni a pasajeros ni a las operaciones, porque se están haciendo en la brecha donde no hay operaciones aéreas, de 11 la noche a cinco de la mañana.

¿No sé si hay una lámina más o algo más que mencionar en el Cusco?

Jaén. En el caso de Jaén, justo hemos viajado la semana pasada con dos congresistas de Congreso de la República, con el viceministro y nuestro señor presidente, hemos hecho un vuelo con avión Spartan para probar la pista y ya está operativo para vuelos de aeronaves hasta 30 toneladas caso *Dash*; y creo que *Dash* estaba planificando iniciar los vuelos...

Avance una, por favor.

Esa es la visita anterior que hicimos con el señor ministro de Transportes, ya la pista está operativa, hay vuelos de evacuación médica, hay vuelos militares, estamos listos para recibir a ATSA que quiere empezar operaciones en esa linda ciudad.

Regresamos.

Jauja. De Jauja también se menciona que no hay operaciones. Lo que sucede en Jauja es que esta pista, cuando se realizó el concepto de la pista, se programó que iba a haber un solo vuelo

diario y se hizo una pista para un solo vuelo. Lo que pasa es que la demanda en Jauja creció tanto que fueron cuatro vuelos diarios. Por tal motivo, la pista se empezaba a deteriorar prematuramente.

En coordinación con el MTC estamos viendo ya nuestro expediente técnico para cambiar el asfalto de tres pulgadas a cuatro pulgadas; lo que me va a dar es continuidad hasta que ellos entren en su plan de rehabilitación que es de acá cada dos años, que es nueva pista, nuevo terminal y todos los servicios nuevos, como cerco perimétrico y todo. Esto está en coordinación con el MTC, debemos empezar las obras -si se aprueba el expediente-el último trimestre.

Ahí retrocedemos.

En este cuadro, si bien me ha sido clara la acotación del gerente general, he puesto pistas buenas, regulares y malas. Y en la columna, si vemos que las malas son las amarillas, está coordinada la intervención del MTC como rehabilitación. Unas son a julio 25, otras son a abril 25, septiembre 24.

Esas que son de julio 25, llámese Jaén, nosotros no es que vamos a esperar hasta julio, sino en octubre 24 ya estamos haciendo una mejora de la pista, cambio del afirmado y mejorar de grietas y parches.

Igual, la otra que dice abril 25, de Jauja, es lo que acabo de mencionar; en Jauja vamos a cambiar a capa asfáltica hasta esperar que entre MTC.

En el caso de Juanjuí, sí, el MTC ya ha anunciado es un aeropuerto nuevo que es en este presente año.

Vamos a Yurimaguas, que también salió en las noticias. Ese caso sí es más complicado.

Yurimaguas, por favor, el último. Creo que una más porque es más más clara la vista.

Ahí si vemos en la pista hay una marquita roja. Esta pista, cuando la hicieron hace 50 años, cruzaba una canaleta, una alcantarilla. Cuando ha crecido la población, esta alcantarilla ya empezó a usarse como desagüe y se saturó. Y el año pasado, lo que ha pasado es que se quebró la alcantarilla y se estaba inundando la población. Entonces lo que han hecho es que han abierto para que no se inunde la población y ha corrido todo el agua.

¿Qué ha sucedido ahí? Si se da cuenta, o sea, justo está en la mitad; la parte de la derecha, lo que hemos hecho nosotros como Corpac, hemos hecho una nueva señalización de la pista, es una pista que está operativa, pero sí para aeronaves más pequeñas, que felizmente son las de la zona, hay 15 vuelos diarios de avionetas. Y el MTC ya ha corrido y está con el expediente técnico, para tanto, rehabilitar la alcantarilla, vuelve a colocar una alcantarilla -ayer estábamos hablando que era como

la de Trujillo, de en concreto- nuevamente construye la pista y esperemos tener la pista habilitada para aviones más grandes en el segundo semestre del próximo año. Pero ya se ha tomado acción.

El señor .- (Intervención fuera de micrófono).

El GERENTE CENTRAL DE OPERACIONES DE AEROPUERTOS DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Ronald Alfredo Espinoza Icaza.- Sí, lo hemos reducido así.

Regresa, por favor.

Después tenemos otra pista más, la que es la de Tocache, que sí es de grava, el próximo año se va a hacer un afirmado.

Y esas son las pistas, digamos, que maneja la Corpac

No sé si quieren ver alguna más.

El señor .- (Intervención fuera de micrófono). Tingo María.

El GERENTE CENTRAL DE OPERACIONES DE AEROPUERTOS DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Ronald Alfredo Espinoza Icaza.- Tingo María, esa también es importante.

Ayer hemos estado con el gobernador regional.

Pon Tingo María, por favor.

Esta pista, como ustedes ven, es de terreno natural. Está operativa y están entrando aviones...

A ver, pon enter.

Primero entraba solo el avión de la izquierda con 19 pasajeros. Hicimos un trabajo este año de fortalecimiento y ya está entrando el Dash, que es el que va a entrar en Jaén, que es un avión ya de 74 pasajeros.

¿Qué es lo siguiente que viene? Ayer justo hemos estado con el gobernador regional, como bien menciona el presidente, estamos haciendo un nuevo recapeo para que el gobierno regional le ponga una capa de asfalto ¿Esto qué va a hacer? La dar mayor durabilidad. No quiere decir que entren aviones de mayor peso, pero sí que pueden entrar -caso del Dash- ya no solo un vuelo diario, sino dos o tres vuelos diarios como se hace en Huánuco ¿Para qué? Para empalmar con el proyecto del MTC que tiene un nuevo aeropuerto de acá al 2026.

O sea, todo está coordinado en nuestras labores para que empalmen con los nuevos proyectos del MTC.

Y claro, hacemos nosotros el trabajo y entra el gobierno regional para la parte de asfalto.

Avanzamos o retrocedemos.

Yo creo que con eso, no sé si quieren ver otra de pista, esas son digamos las más complicadas y que se comentaron en el reportaje, ¿no?

Y justo las dos últimas columnas son nuestros mantenimientos que están coordinados con las rehabilitaciones del MTC.

El señor .- (Intervención fuera de micrófono) ¿Y Nazca?

El GERENTE CENTRAL DE OPERACIONES DE AEROPUERTOS DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Ronald Alfredo Espinoza Icaza.- Por Nazca.

En Nazca hay un hay un tema, digamos, atípico; el dueño del aeropuerto es el municipio, el municipio, la Municipalidad de Vista Alegre. Nosotros lo que damos ahí son servicios de seguridad aeronáutica, bomberos, torre control, pero la pista, el mantenimiento de la pista le corresponde al municipio. Es como si fuera un concesionario, nosotros ahí solo... ellos cobran el TUA...

El señor .- (Intervención fuera de micrófono)... Tarapoto.

El GERENTE CENTRAL DE OPERACIONES DE AEROPUERTOS DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Ronald Alfredo Espinoza Icaza.- ¿Pista o luces?

Las luces, después le dejo la posta a mi compañero.

Respecto a pista no sé si quieren ver alguna otra pista; todo el resto de pista están operadas, operativas.

El señor PRESIDENTE.- Colegas congresistas, ¿algún parlamentario que desee hacer alguna pregunta a nuestros invitados? ¿De repente algún parlamentario? ¿Por las pistas, en este caso de quizás de Tarapoto?

Bueno, creo que no tenemos preguntas, creo que continuamos.

El GERENTE CENTRAL DE OPERACIONES DE AEROPUERTOS DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Ronald Alfredo Espinoza Icaza.- Muchas gracias por su tiempo en esta presentación.

Yo le paso, vamos a ver ahora la parte aeronáutica de los aeropuertos.

Señorita, por favor, creo que tiene que...

No, retrocede...

El señor PRESIDENTE.- Agradecemos al señor Ronald Espinoza, gerente central de Aeropuertos; nos ha dado esa exposición.

Ahora le damos la palabra al señor Víctor Manuel Cerna, gerente central de Navegación.

Tiene la palabra, señor Víctor.

-Finaliza la proyección de diapositivas.

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Muy buenos días, señor presidente de la comisión, señores congresistas, señores todos.

—Se inicia la proyección de diapositivas.

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— En efecto, una de las principales funciones que tiene la Corporación Peruana de Aeropuertos es brindar eficientemente el servicio de ayudas a la navegación, para lo cual tiene un componente técnico y un componente operativo.

Vamos a mirar cuáles son estos servicios y cuál es justamente el desarrollo que hemos tenido que nosotros tomar en cuenta para poder brindarle la información necesaria con respecto a la situación de cada uno de los aeropuertos; y también en forma transversal el sistema de control de tráfico aéreo.

Por favor.

Como ya se dijo anteriormente, nosotros en infraestructura se manejan algunos aeropuertos que son propios, administrados por la Corpac y otros que están concesionados.

Sin embargo, con respecto a las ayudas a la navegación, el total de los 40 aeropuertos están bajo la responsabilidad y el servicio de la Corpac.

La siguiente, por favor.

La función principal que nosotros tenemos en forma transversal a todos los aeródromos es el control de tráfico aéreo. Hasta el año 2014, en el Perú, se tenía solamente un radar en Lima, lo cual cubría el 17% de la cobertura nacional.

Sin embargo, desde ese año, al haberse implementado un sistema moderno a la altura del primer mundo, como es nuestro sistema de control de tráfico, nosotros podemos dar un servicio de control cubriendo hasta el 92% de nuestro territorio, haciendo totalmente los esfuerzos para que podamos cumplir con todos los compromisos internacionales que tenemos el OACI.

Para eso, tenemos un centro de control que está ubicado en el aeropuerto Jorge Chávez, que cuenta con un sistema moderno de un Aircon 2100, y tenemos ocho radares secundarios que se encuentran ubicados en sitios estratégicos de nuestro país, que permiten — gracias a su alcance— cubrir el 92% de todo lo que nosotros podemos incluir, como son aerovías, y tener un control detallado de todas las aeronaves, tanto que decolan como aterrizan y que atraviesan nuestro territorio.

Este sistema moderno también tiene integrado, **(3)** está relacionado con el *voice switch*, significa que se centralizan todas las grabaciones que están relacionadas con las

comunicaciones tierra-aire, y también se tiene un sistema de grabación que nos permitiera después realizar cualquier investigación que se realice en el sector aeronáutico.

Adelante, por favor.

Esta cobertura de radares, como vemos acá, nos da la posibilidad de tener, como está en el gráfico, casi todo el territorio. Tenemos ocho radares que están en Lima, en Ayacucho, Arequipa, Cajamarca, Cusco, Talara, Iquitos, y Pucallpa, cuatro de ellos en aeropuertos y cuatro de ellos en cerros que nos dan justamente esa posibilidad de tener una cobertura privilegiada.

Tenemos adicionalmente un radar primario, un radar primario que está asociado aquí en Lima, que cumple las funciones complementarias para poder dar una información de cualquier aeronave, tanto que se cuente registrada, como no.

Y adicionalmente tenemos un radar secundario que es transportable. Como su nombre lo dice, este radar, en caso de cualquier falla, puede ser movilizado y puesto en funcionamiento en cualquier posición de los radares ante una posible falla.

Sin embargo, como vemos, este sistema moderno está relacionado a un sistema de comunicaciones que permite enviar toda la información de los radares hacia el centro de control en donde toda la información, imágenes, data, voz, todo es centralizado en el centro de control.

Adelante por favor.

Adicionalmente de este centro moderno de control, tenemos equipos que se encuentran en cada uno de los aeropuertos. Dependiendo de las magnitudes, de las certificaciones, y de los tipos para los cuales están certificados, para tipos de aeronaves por los cuales están certificados, tenemos equipamiento en estos cuarenta aeropuertos.

Igual que en caso de Infraestructura, estoy ahí a su disposición, que ustedes me digan qué aeropuerto quisieran que veamos, para poderlo comentar.

Muy bien, ustedes comprenderán que hemos simplificado nosotros los cuadros porque existen distintos tipos de equipamientos. En este caso, por ejemplo, ayudas a la navegación, tenemos equipos VOR, ILS, DME, eso es en radioayuda. En comunicaciones tenemos comunicaciones satelitales, comunicaciones de vía red comercial *Red One*. Tenemos también información de equipos meteorológicos en cada uno de ellos, de distintas categorías y distintos tipos de información.

Y también tenemos las ayudas luminosas. En este caso, por ejemplo, el aeropuerto Arequipa tiene todo, se encuentra funcionando y operativo; sin embargo, como vamos a ver más adelante, después del análisis que hemos tenido que hacer en estos días, según el compromiso establecido por la corporación, hemos podido identificar que muchos equipos se encuentran ya con

tiempos de vida que están en el límite ¿Eso qué cosa quiere decir? Que tenemos la obligación de ir pensando en su reposición, en su modernización, en su mejoramiento. Para ello —vamos a ver al final que revisemos los aeropuertos que ustedes crean conveniente— tenemos unos planes de acción inmediata que hemos tomado y que están relacionados con la reposición, mejoramiento y modernización de muchos de los sistemas.

¿Algún otro aeropuerto por favor?

El señor .— (Intervención fuera de micrófono) ¿Iquitos?

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Iquitos.

Vemos en el mismo caso como en Arequipa, que Iquitos también se encuentra con toda la información y todos los equipos en buen estado.

Sin duda, el funcionamiento de los aeropuertos que ustedes están viendo que tienen alto tráfico es donde se tiene la mayor preocupación en mantenerlo en pleno funcionamiento.

Cabe mencionar, que no todos los aeropuertos tienen sistemas de iluminación, son solamente 15 los que dan servicios de atención nocturna. Sin embargo, estos 15, contando inclusive ya 17 con la nueva pista del Jorge Chávez, tienen sistemas que son redundantes ¿Qué cosa significa eso? Que son dos circuitos independientes de luces que nos permiten trabajar y dar el servicio.

Es importante mencionar que todos estos equipamientos son normados, o sea, no hay ninguno de ellos que incumplan la normativa internacional ni la nacional. Tenemos los documentos OACI, que son los que nos exigen que utilicemos los equipos netamente aeronáuticos para cumplir cada una de las regulaciones que se establecen tanto a nivel internacional como nacional.

LA DGAC es la encargada justamente de supervisar en forma continua y permanente que nosotros cumplamos con todo lo que se ha establecido en las regulaciones.

¿Algún otro aeropuerto, por favor?

El señor .— (Intervención fuera de micrófono) ¿En Talara?

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Vemos también que en Talara todo el equipamiento se encuentra funcionando en buen estado.

Es importante mencionar, señor presidente, que nosotros hemos tenido que justamente revisar no solamente la parte física, sino también la documentaria con respecto a los programas de mantenimiento, que es algo que a nosotros nos interesa de sobremanera para poder fiscalizar y exigir que se cumpla todo como está establecido en los manuales de los fabricantes.

Muy aparte de eso, somos conscientes que el tiempo de funcionamiento —estamos hablando de equipos que tienen más de 10 años— cada día los riesgos son mayores en que pueda haber un análisis de falla. Y eso nos permite a nosotros ir pensando en que los programas de mantenimiento tienen que ser mucho más estrictos y también pensar en las correspondientes reposiciones.

¿Otro aeropuerto?

El señor .— (Intervención fuera de micrófono) ¿Trujillo?

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Trujillo, por favor.

De igual forma, Trujillo se encuentra totalmente operativo, cumple las funciones y los procedimientos que están establecidos, en este caso, para las ayudas a la navegación.

Cabe mencionar que varios de los aeropuertos que ustedes han mencionado, señor presidente, son de categoría internacional ¿Qué cosa significa eso? Que pueden recibir aeronaves de otras matrículas y que dan el servicio correspondiente para actuar con operaciones aéreas totalmente seguras.

Para eso, como le mencioné al principio, no solamente nos basamos en el equipamiento, sino también tenemos la relación directa con la parte operacional. Manejamos mucho lo que son análisis de riesgos y la seguridad operacional que garanticen justamente el servicio que damos a las aerolíneas que son nuestros usuarios para que operen en forma correcta y que puedan tener a su disposición toda la información necesaria para tener vuelos seguros.

¿Algún otro, señor presidente?

El señor .— (Intervención fuera de micrófono).

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Perfecto.

Acá por ejemplo, es uno de los aeropuertos interesantes, ¿no? Tenemos buenos sistemas de comunicación, también tenemos radioayuda, meteorología, pero, sin embargo, Cajamarca no atiende vuelos nocturnos. Por tal situación, no cuenta con ayudas luminosas.

Sin embargo, hay una ayuda luminosa que sí es importante que se utiliza, que son las luces papi. Ustedes comprenderán, de repente, un poco técnico, pero las luces papi sirven para identificar y diferenciar de cualquier carretera, pista adjunta a este sistema, para que puedan diferenciarse de cualquier otra pista.

Entonces, las luces Papi le dan información justamente en caso del piloto en forma visual no haya identificado correctamente la pista, le dan una señalización, más que iluminación, una señalización.

Adelante.

El señor .- (Intervención fuera de micrófono). Tarapoto, por favor.

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.- Tarapoto.

Señor presidente, ahorita estamos viendo toda la cantidad de los aeródromos que usted está viendo, son la mayoría concesionados.

Entonces, compartimos, tanto la empresa concesionaria como nosotros, brindarle toda la información necesaria para la navegación.

En este caso, Tarapoto, que es lo que un poco estuvo en tela de juicio la semana pasada, vemos que, efectivamente, luego del análisis, como le mencioné al principio, de revisar justamente las antigüedades, programas de mantenimiento, las formas cómo se han venido llevando, hubo unas fallas que se detectaron justamente en la verificación de Tarapoto.

Dos días antes que ocurriera el evento, justamente el grupo de los técnicos de ayudas luminosas de la Corpac estuvieron verificando justamente cuál era la situación de las luces y de los tendidos de cables en cada uno de los aeródromos.

Justamente encontraron que hubo una deficiencia en los conectores, en los cables de luces, lo que ocasionó justamente, como medida preventiva, que se tenía que reforzar.

Solamente para indicarle, señor presidente, que la mayoría de estos cables son soterrados o se encuentran en buzones. Y la función de ellos, de los técnicos, es como parte del mantenimiento y del programa, justamente, es revisar que cada uno de los cables se encuentren con la conductividad y el aislamiento necesario para cumplir su función.

Al encontrar una deficiencia se tiene que, en ese momento tomar la acción ¡Ante todo la seguridad! Y no debemos olvidar que justamente la revisión se tiene hacer cuando no hay vuelos, porque el personal ingresa a la pista de vuelos para hacer su trabajo.

Se detectó en las tarde y se tomó prácticamente desde las siete y media hasta las 9 con 29, poner en funcionamiento y dejar lista la pista para que pudiera de inmediato retomarse la reprogramación de los vuelos.

Y hasta el día de hoy no se ha tenido ninguna falla.

La siguiente, por favor. Regresamos.

Si puede podemos ver los proyectos en proceso, porque ahí está la...

El señor .- (Intervención fuera de micrófono). ¡El de Tumbes?

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Por favor, Tumbes.

De igual manera, el aeropuerto de Tumbes, un aeropuerto de frontera justamente, tenemos comunicaciones, radioayudas, meteorología y ayudas luminosas en buen estado.

¿Podemos regresar?

Ahí, proyectos en proceso, por favor.

La siguiente, por favor.

Entonces, luego de haber visto el diagnóstico, ver la situación, tener mapeado no solamente la situación no solo la regulación física, sino también todas las antigüedades, haber revisado toda la trazabilidad de todos los equipos necesarios según la regulación y cuál es su estado actual, nosotros recopilamos justamente las necesidades. Y para ellos se han tomado las siguientes acciones: Todo esto ya está en trámite lo que vamos a ver ahorita a cargo de la OACI, por encargo justamente de la corporación y como parte de la cooperación técnica que tenemos con el OACI de hacer adquisiciones rápidas, totalmente técnicas, vamos a comprar un radar secundario para reemplazar justamente y garantizar en el Jorge Chávez el control del tránsito aéreo, así falle el sistema de radares.

Quería mencionar, si me permite, señor presidente, que el sistema de radares es un sistema que es de uso internacional. Ese sistema cuenta con doble canal, doble transmisor, doble receptor. Pero aun así nosotros queremos seguir garantizando y reforzar la redundancia comprando un radar adicional, porque tenemos que pensar que estos radares se modernizan, cada día hay nuevos avances y nosotros tenemos que estar supeditados a repotenciaciones de *software*, de *hardware*, y justamente teniendo un radar secundario de *backup* nos garantiza a la continuidad del servicio.

Luego tenemos sistemas de comunicaciones para la nueva torre de control, que es un sistema que definitivamente cuando entre en funcionamiento va a servir para ambas pistas y eso nos va a permitir estar a la altura de otros aeropuertos internacionales, pues podremos utilizar las dos pistas para el acceso a todo tipo de operación.

Hemos adquirido un sistema de radar de vigilancia terrestre; eso es algo también moderno y nuevo.

Si me permite tocar el accidente que hubo el año pasado, nos vimos en la necesidad que también todos los movimientos de tierra tienen que ser controlados.

Entonces, teniendo este radar de superficie, se va a tener desde las torres de control la información de todo lo que ocurra alrededor del aeropuerto; todos los vehículos, personas, todo lo

que se tenga que movilizar tiene que ser **(4)** con la autorización y mapeados con el radar terrestre.

Estamos a la altura de los aeropuertos más modernos del mundo.

Vamos a tender una red de fibra óptica que va justamente a garantizar las comunicaciones y se va a mandar información entre las dos torres de control y el centro de control.

Vamos a tener la un sistema moderno de comunicación de mensajería. Es importante mencionar que el Perú tiene la responsabilidad, ante la OACI, de mantener informado a todos los países del mundo cualquier situación que pueda ocurrir en estos aeropuertos. Para ello se utiliza la mensajería de los mensajes relacionados con los *notam*, información meteorológica, información de vuelo, situación de aeropuertos, etcétera. Este sistema moderno que reemplaza el que tenemos ahora, nos va a permitir en forma automática tener un registro, actualización y guardado, archivo de todos los mensajes.

La siguiente, por favor.

No bastándose solamente eso que ya está en camino, porque ya está en proceso del OACI, ahora con el CARS* nosotros vamos a reemplazar las ayudas luminosas más urgentes, las que vemos puesto en prioridad, tenemos Tarapoto, Puerto Maldonado, y Tumbes, y estamos renovando las ayudas a navegación.

Ahí tenemos equipos VOR, ILS, DME, en los principales aeropuertos como usted lo ha mencionado (Arequipa, Trujillo, Tacna, Iquitos, Chiclayo y Tarapoto).

Tenemos que reforzar las comunicaciones VSAT* Nosotros actualmente dependemos de una red secundaria de comunicaciones públicas; sin embargo en todo el mundo los sistemas de control de tránsito aéreo tienen que ser independientes de las comunicaciones públicas; tenemos que contar con un sistema redundante de comunicaciones VSAT que son independientes justamente para el tráfico y que nos da la seguridad de ante cualquier situación poder salvarla.

Finalmente, ir reforzando la modernización de los sistemas de información meteorológica. Tenemos los equipos *Airways* que son equipos automáticos que están ubicados en cada uno de los aeropuertos y que nos permiten a nosotros tener la información en tiempo real, sea cual sea su ubicación, y que se comuniquen con el centro de control para poderla compartir con cualquier aeronave o cualquier otro aeropuerto que la necesite.

La siguiente, por favor.

Finalmente, como propuesta del decreto de urgencia, nosotros complementamos este requerimiento tecnológico justamente la atención y compra urgente de estos equipos.

Estamos comprando en este decreto de urgencia catorce juegos de luces de emergencia, para que sean justamente ubicados en todos

los aeropuertos que tengan ayuda luminosa, para que no vuelva a ocurrir ningún inconveniente; a pesar que se tiene el refuerzo, por favor, permítame eso, se tiene el respaldo, vamos a contar con ayudas portátiles para poder reforzarlo.

Vamos a tener la modernización de nuestras luces, de todas las luces de la antigua pista del Jorge Chávez. La pista número uno vamos a renovarla totalmente, esas luces tienen más de 14 años; y gracias, justamente, a este convenio que vamos a firmar con LAP, vamos a poder contar con un sistema de luces modernas que ya no son las clásicas incandescentes, sino LED, con centros de tablero para poder identificar las fallas en forma rápida, poder tener buzones que nos permitan interactuar y poder reparar en forma inmediata y no tener nunca más, nunca más esos retrasos en los vuelos, al menos por luces.

Vamos a comprar y renovar los sistemas de transmisión VHF de alcance ampliado. Solamente como como referencia, las aeronaves cuando se encuentran volando por nuestro territorio, ellos tienen que comunicarse con las diferentes torres de control. Y por la frecuencia VHF, justamente tenemos una red terrestre que nos permite recibir la información y transmitirla a distintos sitios. Esa red de alcance ampliado nos permite comunicar una información de aeronave que está entrando* en Tacna, para que pueda ser recibida en Tumbes, por ejemplo.

Necesitamos el soporte para los sistemas de radar. Esto también es algo que nosotros consideramos que es muy importante.

Tenemos que garantizar el buen funcionamiento de los sistemas de radar, porque son, digamos, los sensores que alimentan el control de tráfico aéreo.

Estos radares tienen que permanecer siempre en buen estado y garantizar la continuidad del servicio del control de tráfico aéreo.

Entonces...

El señor PRESIDENTE.— Por favor, quiero aprovechar, le damos la bienvenida a la congresista Patricia Juárez, que nos acompaña en esta sesión.

Muchas gracias, congresista.

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Continuamos.

Muchas gracias, señor presidente.

Entonces, el soporte técnicos a los radares se suman a nuestros radares secundarios y radares primarios. El fabricante tiene la responsabilidad, por contrato, de atender justamente con este soporte, contar* técnicos* de fábrica acá en el Perú, darnos el soporte relacionado a lo que es el mantenimiento preventivo y

correctivo, contar con los repuestos necesarios local, o en 48 traerlo de la de cualquier parte del mundo que sea necesario.

Con este soporte garantizamos la continuidad de servicio de los radares y el control de tráfico aéreo.

Luego tenemos que renovar todo lo que es relacionado para rayos, UPS, grupos electrógenos, tanto la estación radar como el centro de control.

Tenemos que continuar renovando los equipos de la ayuda a navegación.

Y Acá tenemos, como veremos, a todos estos aeropuertos que son necesarios.

El señor PRESIDENTE.— Quisiera ahí un poco interrumpirlo al señor Víctor, gerente central de navegación.

Un poco me preocupa el tema, ahí dice plazo: "segundo semestre de 2025".

Si ahorita estamos prácticamente, o sea, estamos hablando de dos años. Entonces se supone estamos hablando... si podemos tener alguna emergencia, entonces puede ser ahí, le ponen plazo: segundo semestre de 2025.

Entonces, prácticamente estamos hablando de dos años.

¿Se imagina si se nos presenta alguna emergencia!, ¿entonces, cómo solucionamos eso?

Se supone que si nosotros queremos cambiar o que no tengamos ningún inconveniente, que Dios no quiera, entonces por eso me preocupa mucho el tema del plazo, porque se supone que hay un decreto de urgencia que está —justo le estaba preguntando al señor presidente de la Corpac— está en el Ministerio de Economía y Finanzas, pero también, ¿qué hacemos que lo presenten mañana o en esta semana o el siguiente mes?

En ese plazo ustedes tendrían que ser, en este caso, pues, que los plazos tienen que ser totalmente cortos. O sea, si estamos hablando de dos años, segundo semestre, o sea, eso me preocupa. Por eso me llama mucho la atención, ¿no?

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Sí, señor presidente.

Efectivamente, esa situación también lo pensamos y lo pusimos ahí para que justamente podamos darle una explicación de los tiempos.

Las adquisiciones de estos equipos —que son netamente técnicos aeronáuticos— hay muchos de ellos que no están a disposición, se fabrican a pedido; como usted comprenderá, las fábricas tienen distintas versiones de equipos y distintas características.

Nosotros hemos puesto ese plazo como plazo máximo.

Sin duda hemos tenido esta semana una reunión con el OACI, que es el organismo internacional que nos ayuda en las compras, porque ellos hacen compras totalmente internacionales, tienen los expertos técnicos, convocan a las principales empresas del mundo y hacen un proceso de licitación que es, como su nombre lo dice, de orden internacional.

Nosotros, el día que hemos conversado con el OACI, le hemos planteado lo que usted bien dijo, la emergencia y la urgencia de contar con estos equipos lo antes posible.

Nosotros hemos visto que los plazos no son iguales para todos; esto es en promedio. Sí vamos a tener equipos que lo vamos a tener en un plazo de cuatro o cinco meses, pero también el plazo máximo, por ejemplo, para la fabricación de un radar es un año, y eso lo establece ya el fabricante; más el proceso de licitación, de consultas, adjudicación y todo, es lo que hemos puesto ahí como el paso máximo.

Lo que se refiere, por ejemplo, a equipos comunes como son el para rayos, UPS, grupo, eso lo vamos a tener el más mínimo costo, ¿no? Ya nosotros estamos conversando, en este caso, por ejemplo, con las luces de emergencia, para tenerlas de inmediato, apenas se transfiera el dinero de los sistemas del decreto de urgencia, se compre de inmediato.

Hay compras que se hacen directas, pero ese plazo es el máximo. Por ejemplo, con respecto a las luces, que la vamos a hacer con LAP, ellos mismos han presentado un cronograma que no pueden tenerlo en menos de un año y medio, porque su procura, el expediente técnico, la instalación, las obras que se hacen para poder hacer las canaletas, guías, etcétera, implica que por lo menos de un año dos meses a un año y medio es el tiempo del trabajo.

El señor .- (Intervención fuera de micrófono).

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.- Que coincide justamente con la rehabilitación de la pista.

El señor PRESIDENTE.- Una pregunta más, complementando quizás.

Yo quisiera saber también, o sea, en todo caso, la Corpac tendría que contar con las garantías del proveedor, en este caso, ¿no?, para operar el sistema de vigilancia, o sea, con los proveedores que ustedes están comprando, y debería garantizar también...

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.- Totalmente.

El señor PRESIDENTE.- Lo otro tema es, ¿cuánto asciende el monto de todos los equipos que ustedes están comprando? ¿Cuánto asciende el monto?

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.- Sí.

Nosotros hemos tomado los precios referenciales justamente históricos, y todo eso que ustedes ven acá en el decreto de urgencia son 419 millones.

Y en el pedido anterior, en la diapositiva anterior, que es el CARS*, es 160 millones de soles.

Cómo comprenderá, son montos que hemos tenido que nosotros valorizar para darle la prioridad. En realidad habría mucho más requisitos, requerimientos que se tienen que ir implementando con el tiempo, pero nosotros hemos tomado, en base a la investigación y a la evaluación, que esto es lo primordial en estos momentos para recuperar el servicio, para tenerlo al menos, por ejemplo, con los radares, 10 años más, con el centro de control, siete años más, y no volver a tener los problemas que se pudieran presentar por antigüedad de los equipos.

El señor PRESIDENTE.- Aprovechando que usted conoce bastante el tema desde este punto, yo quisiera preguntarle también cuál es el estado actual del vínculo entre la empresa Indra, proveedora de los sistemas de radares y otros equipos para Corpac; teniendo en cuenta que en un informe emitido por Indra, se indica que el sistema adquirido para el control de tráfico de aéreo no contaba con garantías, debido a haber sido tocado o manipulado sin la autorización de la empresa.

Entonces, eso también es bastante preocupante, ¿no?

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.- Correcto.

Señorita, una lámina más, por favor.

Una más.

Adelante.

Una más, por favor.

Correcto.

Justamente, sí sabíamos, señor presidente, que teníamos que informar al respecto. Como hemos dicho, nosotros tenemos un sistema, justamente ocho radares secundarios que son de fabricación de la empresa Indra (española), que se hizo desde el 2009 hasta el 2014 que duró el proyecto de implementación acá en Corpac.

Como ustedes ven ahí, el contrato se firmó en diciembre de 2009, y la entrega a los radares fue el 13 de diciembre de 2012.

Teniendo esas fechas, y según el contrato, son dos años de garantía hasta el año -agosto- 2014.

Pasado ese tiempo, que incluyó la preparación de técnicos, porque el contrato exigía puesta en marcha, entrega, capacitación del personal, tanto técnico como operativo en el sistema, acompañamiento y dos años de garantía más un lote de repuestos, tan es así que recién en el año 2018 —o sea, cuatro años después— se pensó, a propuesta del fabricante (una relación constante y permanente con el fabricante) una repotenciación.

¿Qué significaba esta repotenciación? Digitalizar partes que en el año, en su época de fabricación de 2009 le iba a dar mayores condiciones y características de estos radares para que contribuyan de mejor manera en el centro de control. Tan es así que se firmó en el 2018 y vino el problema de la pandemia, y recién se culminó en agosto de 2021.

Entonces, si se entregaron los radares en el 2021 ya repotenciados y con dos años de garantía y soporte, esto culminó en el 2023.

A eso se refieren con la culminación de la garantía.

Ahora, una cosa es la garantía técnica y otra cosa es el soporte técnico. Las garantías que dan el fabricante están relacionadas con la vida útil de este equipo de los radares.

La vida* comprometida —y lo tenemos por escrito y en el contrato— es que nosotros, gracias a esta repotenciación, tenemos 10 años más garantizados, **(5)** está ahí escrito, contados a partir la conformidad. O sea, los radares no debían fallar, como ellos dicen, no antes del 22 de agosto de 2031.

Sin embargo, tenemos que tomar en cuenta las partes técnicas que siempre se consideran. Todo dependerá del buen mantenimiento que se le dé, que las personas que se encuentran trabajando en los radares, actúen de la forma correcta según los manuales. La ubicación que tienen estos radares también es de condiciones extremas, son de las que están en los cerros; pero aun así, nosotros consideramos que los radares, en estos 14 años que vienen laborando, han cumplido en forma eficiente.

Por eso es que solicitamos el soporte para que esto continúe siendo.

Técnicamente los radares, a medida que pasan los años, comienzan a incrementarse la cantidad de fallas. Y es por eso que estamos pensando en una renovación justamente cuando llegue su plazo de vía útil, que es en el 2031.

Y como comprenderá, y le hemos explicado, para fabricar un sistema nuevo de radares, por lo menos se hace con cuatro años de anticipación, según lo que nos recomienda el fabricante.

La situación actual de estos ocho radares es que se encuentran totalmente operativos. El personal de la Corpac realiza el mantenimiento que se encuentra programado y, en este D.U justamente se ha pensado contratar el servicio de soporte técnico

que incluye el mantenimiento correctivo y preventivo, así como tener la garantía técnica.

La garantía técnica significa que el personal justamente de Indra viene a verificar que todo lo que se está presentando dentro del centro de control se encuentra dentro de los parámetros que establece el fabricante. Y eso es lo que se llama garantía técnica, no es garantía de funcionamiento, sino garantía técnica.

Inclusive, la garantía técnica está relacionada, si me permite, con la información de las inspecciones en vuelo. Se hace una verificación de un seguimiento de una aeronave y se ve en el sistema que el radar está dando los datos precisos que figuran en el centro de control.

Dígame usted.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Solamente, igual, salió una información en el diario *El Comercio*, dice aquí: "*Corpac: El Sistema de Vigilancia Aérea no tiene garantía ni contrato de soporte, mientras se reportan constantes fallas*".

Es cierto, hemos visto también en los medios de comunicación, y aparentemente en algunos aeropuertos no estarían funcionando.

Entonces yo creo que sería importante que ustedes, si tenemos esa información, debemos obviamente pues prevenir, ¿no?, porque estoy seguro que con este decreto de urgencia que ustedes van a sacar, van a hacer una inversión que, bueno, nos ha manifestado que es de 419 millones, ¿no? soles, referenciales. Bueno, estoy seguro con esto, para no tener algún inconveniente, para no tener algún problema, eso deben garantizar; yo creo que también eso está y es una tarea de la Corpac.

Por eso, nosotros desde la Presidencia de esta comisión es nuestra preocupación, sobre todo por los usuarios, por los consumidores que son millones de peruanos, tanto los visitantes o extranjeros, turistas.

Entonces, esa es nuestro mayor preocupación, espero pues que ustedes hagan la correcciones pertinentes, ¿no? Creo que...

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Sí, señor presidente, justamente estamos actuando sobre los radares, sobre el centro de control, los sistemas de comunicación, los sistemas eléctricos, los grupos electrógenos, el refuerzo, la capacitación, la reorganización, todo lo necesario para que justamente no vuelva a pasar ningún incidente.

El señor PRESIDENTE.— Sobre todo también ustedes, hay una información, yo no la estoy sacando de la nada, en el diario *El*

Comercio dice: "Corpac: El Sistema de Vigilancia Aérea no tiene garantía ni contrato de soporte".

Entonces, es importante, ustedes que están adquiriendo, que están haciendo una inversión bastante fuerte, que es de 419 millones de soles, yo creo que también ese contrato tiene que garantizar tanto la garantía del soporte técnico. Cosa que así, pues, para no tener ningún inconveniente.

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Sí, señor presidente, los 419 no es solamente para los radares, es para toda la relación de equipo que usted vio.

En soporte, en realidad son solamente cuatro millones por dos años, ¿no?

—Finaliza la proyección de diapositivas.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, ¿algún otro parlamentario de repente quisiera hacer alguna pregunta?

Bueno, yo sí como presidente de la comisión, voy a hacer algunas preguntas, en este caso para el presidente de la Corpac.

Señor José Luis Barrios, ¿hasta la fecha cuántos reclamos han ingresado a través del libro de reclamaciones que la Corpac ha habilitado respecto de los hechos del 2 de junio pasado? Esa es la primera pregunta.

EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor José Luis Barrios Espinosa.— Sí, de acuerdo a la al registro que tenemos son 587 personas que han hecho su reclamo ante la página que teníamos; hasta el día de hoy, sí.

El señor PRESIDENTE.— Ya.

la segunda pregunta. También quiero señalar al presidente Corpac respecto del libro de reclamaciones que ha habilitado para el registro de los afectados por los acontecimientos del 2 de junio en el aeropuerto Jorge Chávez; la comisión recibe casi todos los días los reclamos de los afectados en el sentido que el formato del libro de reclamos que está diseñado por Corpac es sólo para personas con dirección y teléfono en el Perú, y además no existiría opciones para colocar carnet de extranjería, números de teléfonos y direcciones del extranjero.

Esa sería la segunda pregunta, de repente nos puedes precisar sobre ese tema.

EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor José Luis Barrios Espinosa.— Si me permite, señor presidente, efectivamente en un inicio nosotros hicimos uso del formulario del libro de reclamaciones que estaba en la página web de Corpac, pero actualmente hemos migrado esto a un listado de personas

afectadas, en el cual sí contempla la posibilidad de registrar el pasaporte u otro tipo de documento.

El señor PRESIDENTE.— Por otro lado, los reclamos que han recibido, se deben a que algunos usuarios afectados y que logran registrarse, pese a haberles llegado un número de reclamos o registro, aparece como no válido o no existe porque no pueden revisar el estado de reclamo. Necesitan, dichos usuarios, ver si existe registro de su reclamo y en qué estado se encontrarían esos reclamos.

EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor José Luis Barrios Espinosa.— Nosotros tenemos la base de datos, señor presidente, de todos los que han accedido a través de los medios que tenemos disponibles; en algunos casos sí hemos contestado ya indicándoles que se sirvan anexar la información sustentatoria de los gastos que podían haber ocasionado los retrasos de los vuelos.

Los tenemos registrados, obviamente no podemos publicar, por razones de confidencialidad, el listado de afectados, pero sí lo tenemos. Y si podrían, si alguien tiene alguna necesidad de consultar si está registrado, nosotros podríamos contestarle directamente a los correos que han registrado en los formularios.

El señor PRESIDENTE.— El otro tema es, ¿hasta la fecha, cuánto se les va a indemnizar a los usuarios que han sido afectados? O sea, si bien es cierto que se activó la póliza que era por 500 millones de dólares, ¿hasta la fecha, cuánto van indemnizando? O sea, ¿cómo van compensando a los usuarios afectados?

EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor José Luis Barrios Espinosa.— En el momento, señor, el proceso está en marcha, actualmente y luego de la activación del seguro el procedimiento que sigue es que se nombra un ajustador de seguros. Este ajustador de seguro ya ha sido nombrado, está siendo la evaluación de la póliza y de toda la documentación que nos han solicitado y estamos a la espera de los resultados de esta evaluación. Y el reintegro de los gastos que pudieran haber tenido los afectados será reintegrado en su oportunidad en base a lo que determine el ajustador.

El señor PRESIDENTE.— ¿A la fecha no tenemos, o sea, lo que ustedes han activado, la póliza de 500 millones de dólares? O sea, ¿todavía no se ha indemnizado a ninguno? O sea, ¿solamente tenemos empadronados en este caso, como han manifestado, a 587 personas, que se han registrado, no?

EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor José Luis Barrios Espinosa.— Es correcto, a la fecha no hay nadie que haya recibido un reintegro.

El señor PRESIDENTE.— ¿Y cómo han pensado hacer, o sea, desde qué fecha más o menos las personas afectadas tendrían que ser compensadas o reconocidas?

El PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor José Luis Barrios Espinosa.— En el momento no tenemos una fecha, porque como le manifiesto, todavía el Seguro está evaluando la póliza y la documentación que le hemos proporcionado, y posterior a ello recién tendríamos la posibilidad de hacer los reintegros y tendríamos las fechas establecidas en las cuales podríamos proporcionarla.

El señor PRESIDENTE.— Claro.

Aprovechando que está el presidente Barrios, debemos recordar que los afectados han sido también turistas que viven en el extranjero; y eso ha debido tener en consideración su gestión al momento de lanzar la hoja de reclamo virtual.

Esos detalles solo siguen perjudicando la imagen del país en el exterior.

Así que, en este momento voy a entregar los 20 correos electrónicos que aquí nosotros tenemos, recibidos en los últimos días de consumidores afectados que nos han reportado esa imposibilidad de registrar su reclamo o que hasta el momento no obtienen una respuesta.

Le pido que nos informen por escrito de las acciones que adopten al respecto.

Así también, recordarle que, con fecha 17 de junio de 2024 se le trasladó el Oficio 544, solicitando informar a esta comisión las acciones realizadas para superar los problemas de registro reportados, así como contar a los pasajeros afectados que no han logrado registrarse, para apoyarlos en dicho cometido.

También se le remitió el Oficio 530, del 3 de junio de 2024, sobre el aeropuerto de Jaén. Y hasta la fecha no hemos obtenido respuesta de parte de Corpac de esos oficios. Así que, le exijo que dé respuesta a nuestros comunicaciones.

Finalmente, le invoco al señor Luis Barrios que comuniquen continuamente a los que han registrado su reclamo sobre el estado del trámite.

A los usuarios afectados le decimos que, desde la comisión seguimos atendiendo sus requerimientos y trasladaremos a Corpac todos sus inquietudes y haremos el seguimiento respectivo.

Estoy seguro, después que ustedes, cuando convocamos en aquel entonces, hubo ese compromiso, y bueno, creo que ese compromiso estamos cumpliendo, por eso que si bien es cierto la comisión ya terminó las sesiones ordinarias, pero si podemos convocar a una sesión extraordinaria, y justamente lo hemos convocado para saber esa radiografía que ustedes han expuesto en las

diapositivas. Nosotros obviamente estaremos vigilantes como comisión, porque sí nos interesan los usuarios, los consumidores, y por eso ese es el espíritu del proyecto de ley. Entonces vamos a estar vigilantes.

Estoy seguro, con el compromiso el presidente de Corpac, en este caso prácticamente ya han manifestado también que han nombrado a nuevos gerentes. Solamente que cumplan las funciones, que hagamos bien las cosas para que mañana más tarde, pues, lo que ha pasado el 2 de junio, lo que hemos mostrado al mundo, la imagen del Perú, que no se vuelva a repetir.

Entonces, yo creo que eso es de nuestro mayor interés, estoy seguro que hay esa voluntad y, obviamente, esperaremos tan pronto que se publique ese decreto de urgencia que está en el Ministerio de Economía y Finanzas, de una vez por todas pues hagamos esas correcciones, hagamos las acciones necesarias; que si hay que comprar esos instrumentos, lo hagamos, pero sí, garantizando también el soporte técnico, ¿no es cierto?, porque de nada sirve que vamos a comprar si no vamos a tener el soporte técnico.

Eso es nuestro mayor interés.

Yo creo que con eso vamos a finalizar nuestra sesión.

Sí, por favor, ahí le damos la señor presidente José Luis Barrios. Estoy seguro, después de la sesión, más aún, tiene que poner más empeño en todo caso, con todos sus funcionarios, y que hagamos una gestión eficiente, ¿no cierto?

EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor José Luis Barrios Espinosa.— Pierda cuidado, señor presidente, que en eso estamos; esta gestión, como usted bien sabe, es nueva, y están todos trabajando para justamente levantar estas observaciones que hemos podido encontrar en este diagnóstico.

Muy aparte también me gustaría comentarle que estamos trabajando —no se ha comentado ahora— en los planes de contención cuando ocurran estos temas, ¿no?

Hemos revisado nuestros planes, ya tenemos algunos planes de contingencia justamente para evitar que esto vuelva a suceder.

Después también me gustaría comentarle todas las coordinaciones que se han venido haciendo durante este mes. Estamos trabajando estrechamente de la mano con el OACI, que como bien usted sabe es la organización internacional en lo que es aviación civil. Estamos coordinando estrechamente también con las asociaciones aéreas, tanto como IATA, Aetai y ALTA, que son tres asociaciones internacionales; la Aetai es nacional. Y estamos trabajando muy de la mano con ellos también, así como con las aerolíneas comerciales.

Con ellos estamos haciendo, los hemos convocado y les hemos dicho, realmente, para hacer grupos de trabajo con ellos, y hemos

hecho un grupo de trabajo ya en lo que es seguridad operacional para evitar **(6)** a que vuelvan, o sea, no que vuelvan, sino a que vayamos a tener que lamentar algún accidente, ¿no?

Y es por eso que el grupo de operación, de seguridad operacional está muy bien constituido con las aerolíneas comerciales, con nuestro personal para revisar nuestros procedimientos, tanto los de ellos como los nuestros, y poder llevar a cabo una buena operación y, sobre todo, como le digo, la seguridad de nuestros pasajeros y dar una buena calidad de servicio a nuestros clientes que son las mismas aerolíneas.

Entonces, estamos trabajando bastante en coordinación con ellos.

Así también, con las compañías concesionadas como LAP, ADP, A. Andinos, si bien es cierto son empresas que una le da una servicio, pero tenemos que trabajar juntos y coordinados. Y con ellos estamos realmente con una buena comunicación y una buena relación para poder llevar todos nuestros proyectos adelante.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias al señor José Luis Barrios, presidente de la Corpac. Yo creo que sí hay esa predisposición, esa voluntad de trabajar y, sobre todo cambiar la imagen de la Corpac que prácticamente en los últimos tiempos ha venido quizá dañando la imagen de nuestros país.

Pero yo creo que cuando hay voluntad y ganas, yo creo que eso se puede mejorar y se puede cambiar, ¿no?, sobre todo por el tema de turismo, más aún que nosotros estamos saliendo de una recesión económica. Y si bien es cierto el turismo dinamiza la economía del país, pero esperemos, pues, que con estos cambios, con esas acciones que ustedes están haciendo obviamente con el nuevo presidente que está ya prácticamente un mes y medio, y más aún, igual coordinando también con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, eso es lo que queremos, ¿no?, que la imagen del Perú no la vendamos por el tema de paralizaciones, sino al contrario, yo creo que el Perú puede tener algunos problemas, pero creo que nosotros tenemos muchas cosas como mostrarle al turismo, como la gastronomía, etcétera, pero con las acciones.

Sobre todo también recalco que tenemos que tener los planes de contingencia. Y si no tenemos los planes de contingencia, estaremos en los mismo.

Yo creo que de nada servirían las reuniones que hemos hecho, lo que hemos conversado. Estoy seguro y confío en este caso en el presidente de la Corpac, yo sé hay esa predisposición. Efectivamente yo quería, después del compromiso que hemos hecho, que usted tenía que venir para dar una radiografía de cuál era la situación de los aeropuertos en el Perú; y bueno, le llamé, usted me dijo: "Sí, tengo tal día". Y aquí estamos.

Yo creo que ese es nuestro mayor interés desde la Presidencia de la Comisión de Defensa del Consumidor.

Yo agradezco en este caso al señor José Antonio Rubio, gerente de general de la Corpac; al señor Ronald Espinosa, ¿no?, gerente central de Aeropuertos; al señor Ignacio Delgado, gerente de Asuntos Jurídicos; al señor Víctor Manuel Cerna, gerente central de Navegación.

Nos pide la palabra todavía el presidente de la Corpac.

EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A (CORPAC), señor José Luis Barrios Espinosa.— Sí, también quería agregar que todas esas coordinaciones que hemos estado haciendo, también se han hecho internamente, ¿no?

Si bien es cierto tenemos una gerencia nueva, pero tenemos trabajadores con muchos años trabajando en la Corpac, gente con mucha experiencia, gente con mucha voluntad de trabajar, estamos coordinando bastante con los seis sindicatos que tenemos, prácticamente los seis sindicatos nos han dado su apoyo para trabajar en conjunto, y de la mano, para sacar la empresa o para llevarla por un mejor camino, ¿no?

Entonces, quería también resaltar ese apoyo del personal que tenemos dentro de la Corpac.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señor presidente.

Yo creo que es importante también trabajar así de manera conjunta, y qué mejor que los seis sindicatos estén apoyando. Sobre todo sabemos que en diciembre va a funcionar el nuevo aeropuerto. Y entonces les diría a ustedes que necesitamos, creo que tenemos déficit de controladores aéreos, y para eso también ustedes ya deben prevenirlo ello, porque entiendo que vamos a tener mayor capacidad de aviones.

Entonces, creo que para eso es importante que ustedes hagan esas correcciones, cosa que así no podamos tener de repente algunos inconvenientes después del funcionamiento del aeropuerto, ¿no?

Entonces, por ello yo agradezco a cada uno de ustedes, a nuestro invitado y a sus funcionarios por su asistencia.

La Presidencia solicita acordar la dispensa de la aprobación del Acta para tramitar los asuntos materia de la presente sesión.

Si no hubiera ninguna oposición de la dispensa, entonces dejamos constancia que la dispensa de la aprobación del Acta de la presente sesión ha sido aprobada.

Agradeciendo a los señores congresistas por su asistencia, y a nuestros invitados por su participación, siendo las 11 horas con 32 minutos, se levanta la sesión.

Muchas gracias, también, agradezco a todos nuestros hombres de prensa, a todos los medios de comunicación por habernos acompañado hoy.

Muchas gracias.

-A las 11:32 h, se levanta la sesión.