

INFORME N° 02-2001-EL/DTIT-OSITRAN

A: Carlos Asmat Dyer
Jefe de la DTIT

De: Ernesto López Mareovich
Antonio Balbuena Vela
Profesionales DTIT

Asunto: Visita de supervisión al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”

Fecha: 21 de Febrero de 2001

1. Antecedentes

1.1 La División Técnica de Infraestructura de Terminales del OSITRAN, en cumplimiento de sus funciones y con la finalidad de contribuir a la consecución de los objetivos estratégicos institucionales, elaboró en diciembre del 2000 el proyecto de Plan Operativo 2001 de la División, el cual contempla una serie de instrumentos y acciones de supervisión a las entidades reguladas que administran la infraestructura de transporte de uso público, sea ésta concesionada o no.

1.2 En cumplimiento del referido Plan, se programó una visita de supervisión continua al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” para el mes de enero del 2001. Sin embargo, esta visita debió ser reprogramada para los días 5, 6 y 7 de febrero. El día 12 de febrero se realizó una reunión complementaria en el área de Gestión Comercial.

1.3 Previamente a la realización de esta visita, con más de tres días de anticipación, se anunció a CORPAC S.A. las fechas en las que la misma se llevaría a cabo, cumpliendo de esta manera con lo establecido por la normatividad de OSITRAN.

1.4 La visita fue realizada por los funcionarios de esta división, señores Antonio Balbuena Vela¹ y Ernesto López Mareovich.

¹ El señor Balbuena no estuvo presente el día miércoles, debido a que debió viajar a realizar una supervisión de obras en el terminal de Matarani.

2 Descripción del aeropuerto²

Ver Anexo N° 1.

3 Servicios que se brinda³

El AIJC brinda los siguientes servicios:

3.1 Servicios aeroportuarios comprendidos en la TUUA

- Salvamento y extinción de incendios
- Seguridad
- Circuito cerrado de TV
- Transporte de equipajes
- Transporte de pasajeros
- Entrega de equipaje
- Información
- Sala de pasajeros en tránsito
- Iluminación
- Salas de embarque
- Registro de pasajeros y equipaje
- Sala de autoridades
- Sala de espera

3.2 Servicios a las líneas aéreas

- Arrendamiento de counters
- Arrendamiento de locales
- Arrendamiento de salones VIP
- Arrendamiento de hangares
- Arrendamiento de ambientes para procesamiento de carga aérea

3.3 Servicio de protocolo

3.4 Servicio de Aterrizaje y Despegue: Comprende:

- Uso de pista de aterrizaje
- Uso de pista de rodaje
- Estacionamiento por noventa minutos
- Comunicaciones
- Ayudas visuales luminosas
- Ayudas a la aproximación
- Radioayudas
- Información aeronáutica y meteorológica
- Salvamento y extinción de incendios

² Información tomada del Contrato de Concesión.

³ Información tomada del Contrato de Concesión.

Para el servicio nocturno:

- Iluminación de pistas
- Iluminación de plataforma
- Ayudas visuales luminosas nocturnas

3.5 Estacionamiento de aeronaves (adicional a los 90 minutos)

3.6 Servicios de Aeronavegación

- Sistema principal de distribución eléctrica
- Iluminación para fines de seguridad

3.7 Servicio de rampa o manipulación en tierra

3.8 Servicio de aprovisionamiento de combustible

3.9 Otros servicios que se brindan en el aeropuerto

- Pago de la TUUA
- Bancos
- Duty Free y Duty Paid
- Cambio de monedas
- Aseguramiento de equipajes
- Venta de libros, diarios y revistas
- Guardianía de equipajes
- Restaurantes y cafés
- Café-Internet
- Teléfonos públicos
- Lustrado de calzado
- Protección al turista
- Reservas de hoteles
- Alquiler de autos
- Servicio de taxis autorizados
- Servicios higiénicos
- Cabinas telefónicas
- Correo
- Servicio de ambulancia
- Seguros de viajes

4 Aspectos operacionales

4.1 Líneas aéreas que operan

En la actualidad operan regularmente en el AIJC 27 líneas aéreas.

4.2 Volumen de operaciones

Durante el año 2000 se realizaron 40,484 operaciones nacionales, lo que representó un descenso del 11% respecto de 1999. En cuanto a las operaciones internacionales, éstas crecieron en 6.5% respecto de 1999, totalizando 26,676 operaciones. Cabe señalar que el AIJC representó en 1999 el 31% del total de operaciones a nivel nacional

(23% del total de operaciones nacionales y 93% del total de operaciones internacionales).

4.3 Movimiento de carga y pasajeros

En el rubro de pasajeros, la evolución es similar a la del número de operaciones, pudiéndose apreciar una reducción de 4% en el número de pasajeros transportados respecto de 1999. En cuanto a los pasajeros internacionales, se produjo un incremento de 13% respecto del año anterior.

En cuanto a la participación del AIJC respecto del total nacional, se tiene que ésta ascendía, en 1999, al 57%.

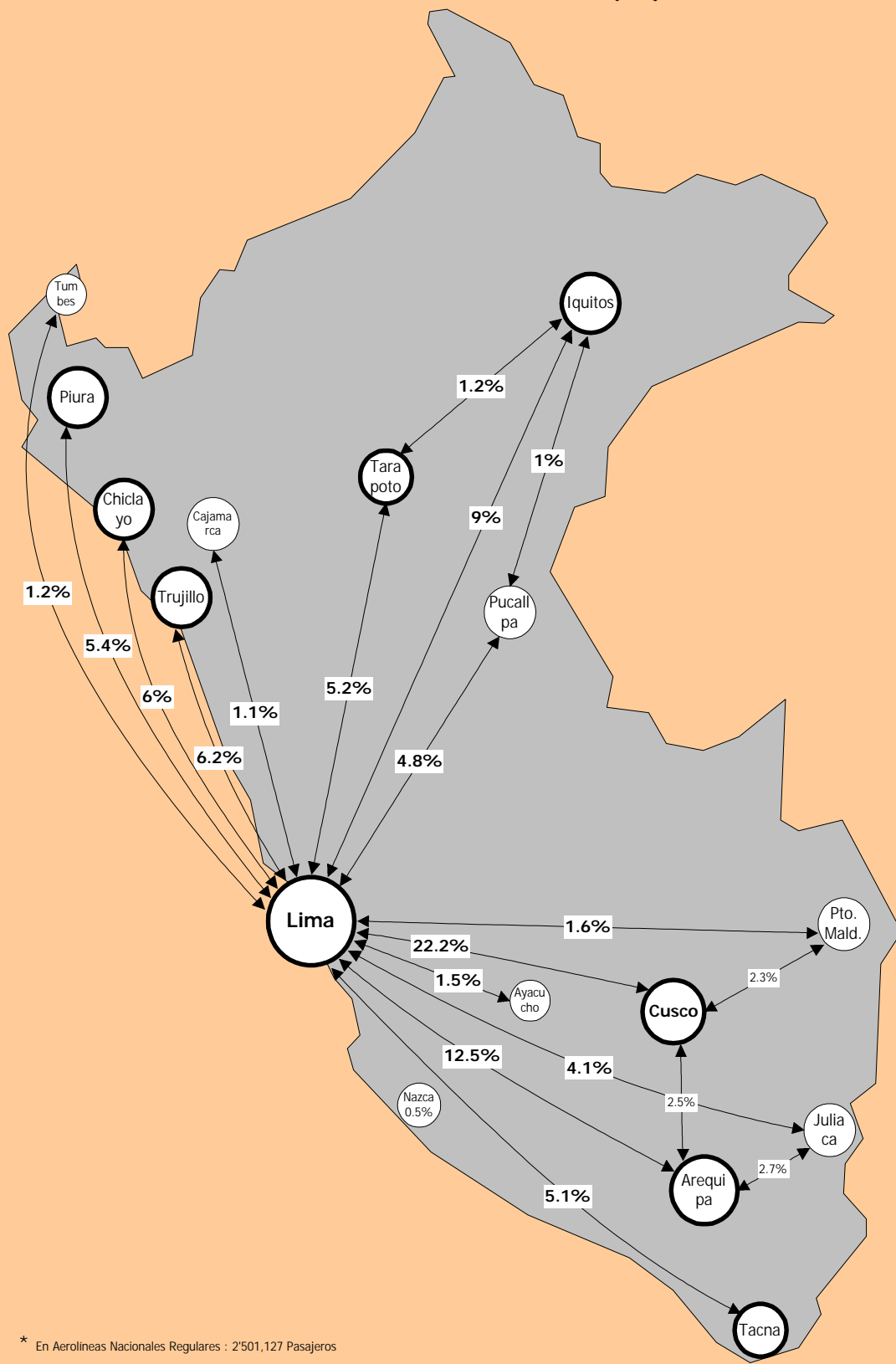
En el rubro de carga, se experimentó una reducción de 15% en los volúmenes transportados a nivel local respecto de 1999, en tanto que la carga transportada a nivel internacional se incrementó en 28%. La participación del AIJC en el transporte de carga en 1999 fue de 73%.

4.4 Destinos

La participación de los distintos destinos a nivel nacional e internacional se muestra en los siguientes diagramas :

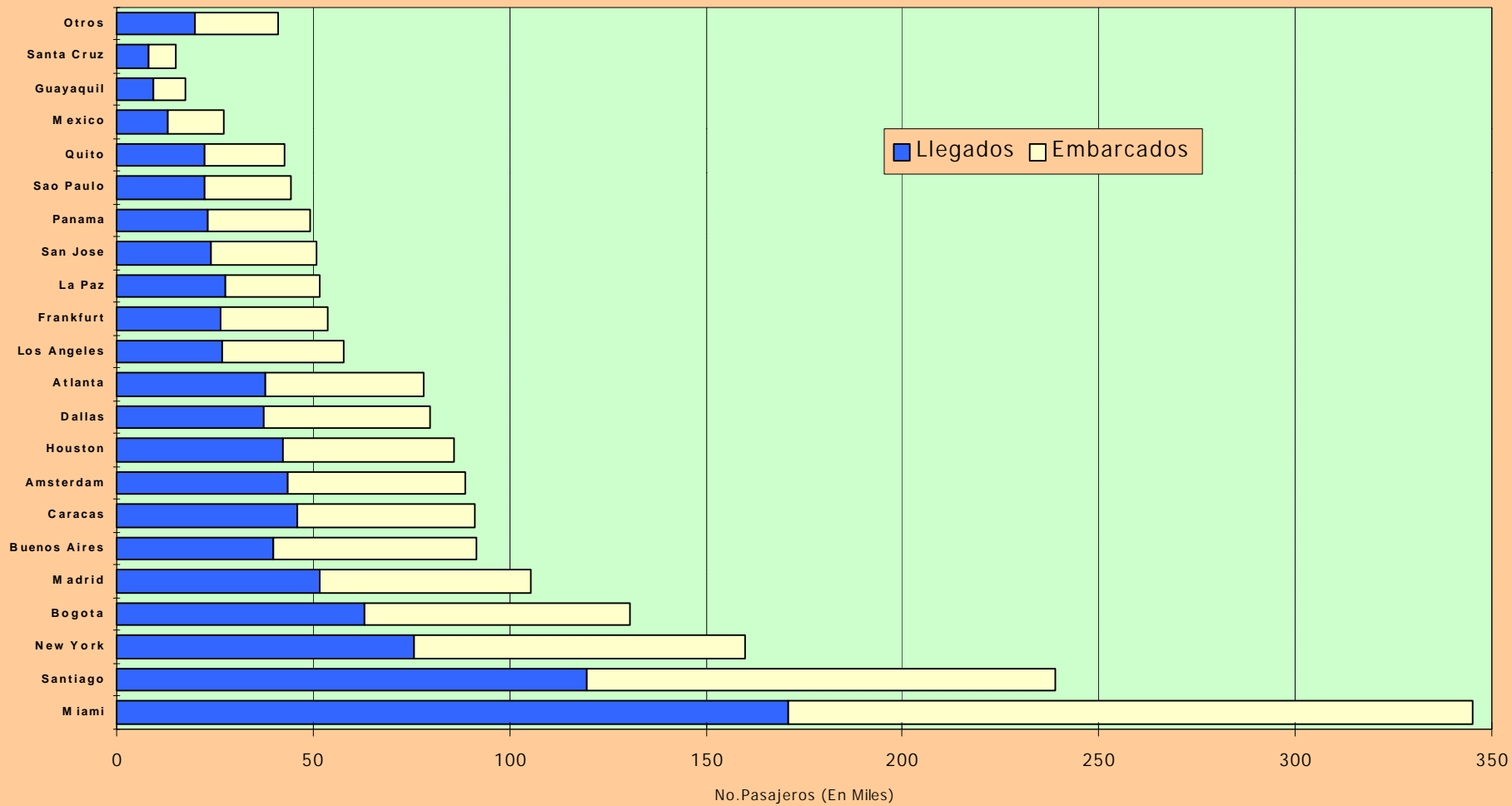
TRAFICO DE PASAJEROS 1999

PRINCIPALES RUTAS NACIONALES (%)



* En Aerolíneas Nacionales Regulares : 2'501,127 Pasajeros

TRAFICO DE PASAJEROS INTERNAC. 1999
Principales Rutas Internacionales



5 Agenda de la visita de supervisión

A continuación se da cuenta del desarrollo de la agenda planteada para la visita de supervisión:

5 de febrero

Presentación ante el Gerente del Aeropuerto, Señor Francisco Noriega

Al inicio de la entrevista, los funcionarios de OSITRAN se presentaron ante el gerente del AIJC, explicándole los objetivos de la visita de supervisión. Asimismo, se le pidió que diera una apreciación sobre la situación en la que CORPAC S.A. dejaba el aeropuerto. El señor Noriega señaló que se había avanzado en solucionar la informalidad existente en materia de contratos comerciales, de los cuales –según refirió- sólo el 30% se encontraba en regla a su llegada, en tanto que a la fecha quedaban apenas algunos contratos en dicha situación. Mencionó también que se había trabajado en solucionar gradualmente el problema que representan los restos de aeronaves ubicados en el “cementerio de aviones”; en este caso, manifestó, ya se había hecho las gestiones para el retiro de algunas naves, pero el problema era que en varios de los casos no había quién se hiciera responsable por el costo del retiro, puesto que se trataba de naves pertenecientes a empresas inexistentes, o bien de naves que fueron ingresadas bajo la modalidad de “internamiento temporal”.

El señor Noriega mencionó también que su gestión se vio severamente limitada por las restricciones a la inversión durante 1999 y especialmente el 2000.

Por último, entre otros temas problemáticos, el gerente del AIJC mencionó la planta de combustible, la cual cuenta con tres redes para el transporte de combustible, pero sólo una de ellas se encuentra operativa.

Reunión con los señores Gonzalo Bonifaz y Arturo Casinelli, representantes de TALMA-OGDEN

La entrevista se inició con las presentaciones del caso, tras lo cual los representantes de la empresa hicieron una breve explicación de la historia de la misma, la cual es el resultado de una fusión entre la empresa Talma (nacional, vinculada al grupo Sandoval) con la extranjera Ogden.

Entre los servicios brindados por la empresa se encuentran los servicios de manipulación en tierra en general -los cuales son ofrecidos en distintos “paquetes”, servicios individuales de apoyo en tierra, procesamiento de carga aérea y una nueva línea de negocio orientada a brindar apoyo integral a vuelos corporativos no itinerantes. También brindan ocasionalmente el servicio de procesamiento de pasajeros a aerolíneas que no cuentan con oficinas en el país.

Actualmente, TALMA OGDEN mantiene el liderazgo en el procesamiento de carga aérea, ocupa el segundo lugar en los servicios de rampa y son los únicos proveedores en algunos aeropuertos del interior del país.

Consultados sobre su relación con CORPAC S.A., los entrevistados manifestaron que apreciaron un cambio favorable con la administración actual, reconociendo en sus directivos una mentalidad empresarial y una orientación hacia la solución de problemas.

Entre los problemas percibidos por ellos, mencionaron la falta de espacio para desarrollar el aeropuerto, así como el IGV al combustible. También manifestaron su preocupación por dos situaciones que calificaron de informalidad y competencia desleal: el primer caso corresponde a los operadores informales que obtienen información de la llegada de vuelos corporativos y se ponen en contacto con los pilotos. No cuentan con permiso para ingresar a la rampa pero, dado que en su mayoría son ex-trabajadores de CORPAC S.A. pueden acceder sin problemas. Ofrecen el servicio y cobran en efectivo, sin emitir comprobante de pago alguno. El segundo caso corresponde a los vuelos

Reunión con el señor Noé García, representante de la empresa GATE GOURMET PERU S.A.

El señor García inició la entrevista explicando la historia de la empresa, la cual es el resultado de la fusión entre las empresas AEROSERVICIOS PERUANOS S.A. y la compañía internacional GATE GOURMET.

Esta empresa brinda servicios de cocina de vuelo a las aerolíneas internacionales que operan en el país, así como a la empresa LAN PERU.

Según lo referido por el entrevistado, el contrato suscrito con CORPAC S.A. es un contrato "duro", en tanto estableció compromisos de inversión importantes, así como la fijación de un monto de salvaguarda que calificó como relativamente elevado. A manera de ejemplo, mencionó que la infraestructura que ocupan actualmente fue levantada por la empresa. Entre otros datos, mencionó que actualmente se requiere de un área 40% o 50% mayor para una mejor operatividad, aunque no tienen problemas de abastecimiento.

Con relación al equipo humano y técnico de la empresa, el señor García mencionó que cuentan con un bromatólogo en forma permanente, un laboratorio propio y el apoyo de la SGS para realizar controles externos de calidad, adicionales a los realizados por ellos mismos. De esta manera, se logra cumplir con los estándares internacionales, entre ellos el adecuado incineración de los residuos de alimentos. Asimismo, señaló que hace dos años iniciaron el proceso para obtener la certificación ISO.

Consultado sobre la existencia de problemas con CORPAC S.A. mencionó que no existen problemas; sin embargo, criticó a la empresa DOCAMPO, a

la cual calificó de “empleador informal”, en el sentido que –según su declaración- no cumple con sus obligaciones patronales.

Visita a las instalaciones: Terminal, sala de embarque, rampa, pista.

El 5 de febrero por la tarde se realizó una visita a las instalaciones, en compañía del Jefe de Aeropuerto designado. La visita comprendió un rápido paso por la pista, la zona de rampa, el área de tránsito, los espigones nacional e internacional y el hall principal.

En realidad, y como era de esperarse, en la visita se pudo verificar que el estado y funcionalidad de las instalaciones es bastante heterogéneo, con algunas de ellas en muy buen estado y sirviendo para su cometido y otras instalaciones que dejan mucho que desear por el estado en que se encuentran o bien porque no sirven adecuadamente para brindar servicios a los usuarios.

A continuación, se dará cuenta de las principales observaciones:

Hall principal

- En general, se encuentra en buen estado de limpieza.
- Carece de ventiladores o aire acondicionado, por lo cual la sensación de calor es bastante incómoda.
- La señalización, en algunos casos, no es la más adecuada (por ejemplo, algunos letreros comerciales obstaculizan la visión de letreros correspondientes a servicios al público usuario).

Control de pago de la TUUA

- Se cuenta con un control automatizado, con equipos del Banco de Crédito, que funciona aparentemente sin problemas.

Zona detrás de los counters (procesamiento de equipaje)

- En mal estado.
- Pobre iluminación, limpieza y ventilación.

Zona de rampa

- El estado de la zona de rampa es mixto: adecuado en las zonas próximas al terminal y en algunas áreas más alejadas, y muy deteriorado en algunas zonas alejadas.
- En la fecha de la visita, se venía realizando trabajos de relleno en algunas “islas” de la pista de aterrizaje, sin que hubiera una adecuada señalización.
- Los camiones que transportaban el desmonte lo hacían a relativamente alta velocidad y presentaban la tolva descubierta, cuando el Jefe de Aeropuerto indicó que incluso la presencia de piedras pequeñas en la pista puede generar graves daños a las turbinas de las aeronaves.
- Un porcentaje significativo de la zona de rampa (lejos del terminal) está constituida por terrales.

- Si bien las empresas de rampa aparentemente vigilan el mantenimiento de las instalaciones, se pudo apreciar la acumulación de desmonte e incluso chatarra en algunas áreas.
- Se apreció que CORPAC S.A. utiliza buses de tipo “escolar” para el traslado de pasajeros de posiciones remotas hasta el terminal y viceversa. Esto es preocupante, ya que estas unidades no cuentan con las características apropiadas, y teniendo en cuenta que las aeronaves ocupan posiciones remotas con bastante frecuencia.
- Como ya se mencionó, la planta de combustibles cuenta con sólo una red operativa, lo cual motiva que en determinadas posiciones las aeronaves requieran ser abastecidas mediante el uso de camiones cisterna.
- No existe una adecuada señalización para aeronaves (líneas amarillas).
- Los tachos de basura colocados próximos al corredor de acceso hacia la sala de recojo de equipaje son inadecuados.

Sala de recepción de equipaje

- Las fajas transportadoras de equipaje son lentas y lucen deterioradas, aunque se encuentran operativas.

Zona de tránsito

- La señalización, en algunos casos, no es la más adecuada, como en el caso de la que orienta a los pasajeros hacia la sala de tránsito.
- Algunas zonas se encuentran con poca iluminación.
- La sala de tránsito podría ser drásticamente mejorada para ampliar su capacidad y ofrecer mayor confort a los pasajeros.
- La parte comercial de la zona de tránsito es, sin lugar a dudas, la más atractiva de todo el aeropuerto, dado que está bien iluminada y ventilada, y por el colorido que le dan los negocios que allí operan. Esta situación difiere mucho de las salas de embarque, las cuales, aunque cuentan con servicios básicos como telefonía, TV y alimentos, se caracterizan por su relativa austeridad.

6 de febrero

Reunión con el señor Marco Burga, Gerente de Organización y Métodos de CORPAC S.A.

La Gerencia de Organización y Métodos es un órgano asesor de la Gerencia General, encargada de la elaboración de directivas y reglamentos relacionados con los procesos administrativos de CORPAC S.A. En tal sentido, su labor se complementa con la que realiza la Gerencia de Operaciones Aeronáuticas, a cargo de los procesos técnicos operacionales.

Entre las funciones de esta área se tienen las siguientes:

- Formulación del Reglamento de Organización y Funciones y Manual de Organización y Funciones.

- Realización de estudios de racionalización.
- Simplificación de procedimientos / Elaboración de manuales de procesos y procedimientos.
- Elaboración del CAP de la institución.
- Elaboración de manuales de estructuras de cargos.

Asimismo, teniendo en cuenta que los procesos de logística, contabilidad, comercialización, facturación y tesorería se encuentran automatizados, en estos casos no existen manuales de procesos y procedimientos, sino manuales del usuario.

Reunión con el señor Vincent Blok, presidente del AOC (Airline Operators Council)⁴

Durante la reunión se pasó revista a los problemas planteados en una reunión anterior. En primer lugar, el señor Blok manifestó que el precio del combustible seguía alto, a pesar de que en diciembre del 2000 se había producido una reducción de 5 centavos por galón. El precio vigente (\$1.30 por galón) contrasta fuertemente con el precio en otros aeropuertos de la región, el cual fluctúa entre \$0.80 y \$1.00.

Otro problema que se mantiene es la falta de mantenimiento de las áreas comunes en la zona de rampa,

Asimismo, el entrevistado señaló que las empresas de rampa pagan a CORPAC S.A. el 15% y 7.5% de las tarifas vigentes de CORPAC S.A.⁵, y no de los precios cobrados efectivamente por las empresas de rampa.⁶

También se mencionó como problema el hecho que las funciones de control de tierra fueran ejercidas por la torre de control, ya que no cuenta con suficiente visibilidad. A manera de ejemplo mencionó que, en el supuesto caso que dos aeronaves se encuentren próximas a despegar, puede darse el caso que una nave, aún con las puertas abiertas, solicite y obtenga una autorización para ingresar a la pista de rodaje, con lo cual la aerolínea que ya cerró sus puertas se vería obligada a esperar adicionalmente. Resulta evidente que, si hubiera más de dos aeronaves en esta situación, el malestar que esto generará en términos de demoras para los pasajeros será muy grande.

Otro aspecto problemático consiste en la asignación de tomas, la cual en ocasiones no toma en cuenta debidamente las características físicas de cada aeronave, pudiendo ocurrir que se asigne a una aeronave una toma en la que no pueda estacionarse, debido a su gran envergadura.

⁴ Para esta reunión, se tomó como base el levantamiento de problemas realizado por la Gerencia de Estudios Económicos en el marco del estudio de costos y contabilidad regulatoria.

⁵ Dependiendo de si son ofrecidas por una empresa a diversas aerolíneas o son brindadas en autoservicio, respectivamente.

⁶ En este caso, la política de CORPAC S.A. se encuentra sustentada legalmente, porque se aplica tarifas establecidas en una Resolución Ministerial.

El señor Blok también se refirió a la inadecuada señalización de la rampa. Según indicó, la señalización para vehículos terrestres es adecuada, mas no ocurre lo mismo con la señalización para las aeronaves, la cual no ayuda a dirigir a éstas a sus respectivas tomas.

Por último, el entrevistado enfatizó la necesidad de realizar una efectiva asignación de slots, teniendo en cuenta que no es posible que tres o cuatro aerolíneas anuncien la misma hora de partida, lo que podría constituir publicidad engañosa.

7 de febrero

El día 7 de febrero se debió realizar la reunión con el señor Alfredo Márquez, Jefe del Area de Gestión Comercial. Sin embargo, debe anotarse que, cuando el representante de OSITRAN llegó, el personal de esta área se encontraba embalando las facturas correspondientes a periodos pasados para su reubicación, con lo cual no había condiciones para poder realizar la revisión de facturas como se tenía previsto. Ante esta situación, se coordinó con el señor Márquez para realizar la visita el lunes 12 de febrero.

Entretanto, el representante de OSITRAN se dirigió a la Oficina de Seguridad del Aeropuerto, con la finalidad de obtener una cita. No obstante, la entrevista se realizó en ese momento.

Entrevista con el señor Juan Salas, jefe del Area de Seguridad del AIJC

El área de seguridad está conformada por tres equipos, además de la Jefatura:

- Seguridad de las instalaciones
- Salvamento y extinción de incendios
- Identificaciones

El área de seguridad de las instalaciones se encarga del control de los accesos a las distintas áreas del aeropuerto. Cuenta con 16 trabajadores de CORPAC S.A., personal experimentado que mantiene el contacto con el Centro de Operaciones de Emergencia; 130 agentes uniformados, proveídos por una empresa subcontratada, y 54 puestos de vigilancia de 24 horas, también proveídos por un service.

En materia de equipos, el área cuenta con máquinas de rayos X en los accesos a las salas de embarque, así como equipos de circuito cerrado de televisión.

El área de salvamento y extinción de incendios cuenta con 2 vehículos contra incendio, modelo E-One (los más modernos), y 1 equipo Chubb 6x6 Protector. El equipo de rescate está conformado por 30 personas distribuidas en distintos turnos para brindar el servicio las 24 horas del día.

El área de identificaciones cuenta con tres personas, 1 sistema de procesamiento de credenciales y 1 sistema de control.

Según informó el señor Salas, no se emiten estadísticas regularmente. Consultado sobre los problemas que enfrentan, mencionó como el principal la presencia de taxistas informales.

Reunión con el señor Flavio Vargas, Jefe del equipo de Gestión Ambiental de CORPAC S.A.

Al inicio de la entrevista, el señor Vargas refirió que anteriormente el trabajo de gestión ambiental no era una labor sistemática. Sin embargo, con ocasión del Proyecto Perú 20/21, el cual contó con la participación del Consejo Nacional del Ambiente y de Confiep, se conformó en marzo del 2000 el equipo de Gestión Ambiental, conformado por tres personas y responsable del desarrollo y control de la ejecución de planes de gestión ambiental a nivel nacional.

Con relación a la gestión actual, mencionó que se tiene programada la adquisición e instalación de tres incineradores para los aeropuertos de Arequipa, Cusco y Tacna. Cabe mencionar que esta medida permitirá a Arequipa y Cusco cumplir con las disposiciones internacionales que establecen que todos los residuos de alimentos deben ser incinerados.

Asimismo, está prevista para este año la implantación de programas para el manejo de recursos sólidos. Además, se trabajará en la formulación de un Plan de Protección Ambiental para cada aeropuerto.

El entrevistado mencionó también que la implantación del Sistema de Gestión Ambiental ISO 14000 se encontraba avanzado en un 80% a 90%. En tal sentido, señaló que a la fecha CORPAC S.A. cuenta con una Política Ambiental y un Manual del Sistema de Gestión Ambiental, así como una serie de procedimientos e instructivos específicos.

12 de febrero

Reunión con el señor Alfredo Márquez, jefe del Area de Gestión Comercial del AIJC

Esta reunión fue reprogramada debido a que el área de Gestión Comercial se encontraba preparando el proceso de transferencia al Consorcio Lima Airport Partners, y no contaba con muchas de las facturas que se tenía programado revisar. En esta ocasión, se facilitó la relación de facturas y contratos solicitada. No obstante, en casi todos los casos los anexos de los contratos no fueron remitidos.

La relación de contratos revisados se muestra a continuación:

- Contrato de arrendamiento GCAP.GAI.AGC.111.99.CONT.
Arrendatario: Lufthansa

- Contrato de arrendamiento GAI.AGC.070.2000.CONT. Arrendatario: AMT Representaciones S.R.Ltda..
- Contrato de arrendamiento GAI.AGC.108.2000.CONT. Arrendatario: María Alicia Solís de Clausen E.I.R.L.
- Contrato de arrendamiento GCAP.GAI.AGC.042.99.CONT. Arrendatario: Continental Airlines
- Contrato de arrendamiento OAJ-053-93-CONT. Arrendatario: Almacenes, Depósitos y Estaciones Aduaneras S.A. - ALDEASA
- Contrato de arrendamiento N°308.95.CONT. Arrendatario: ALDEASA, y Addendum.
- Contrato de arrendamiento N°340.95.CONT. Arrendatario: Perú Dispatch S.A.
- Contrato de arrendamiento N°017.95.CONT. Arrendatario: Perú Dispatch S.A.
- Contrato de arrendamiento N°373-96-CONT. Arrendatario: Aeroservicios Peruanos S.A. y Addendum.
- Contrato de arrendamiento GCAP.GAI.AGC.001.2000.CONT. Arrendatario: Cocina de Vuelo Docampo S.A. y Addenda.
- Contrato de arrendamiento N° 071.93.CONT. Arrendatario: American Airlines
- Contrato de arrendamiento N°360-96.CONT. Arrendatario: American Airlines y Addenda
- Contrato de arrendamiento GCAP.GAI.AGC.038.99.CONT. Arrendatario: Aero Continente S.A.
- Contrato de arrendamiento GCAP.GAI.AGC.019.98.CONT. Arrendatario: Aero Continente S.A.
- Contrato de arrendamiento GCOA.GAI.AGC.N°110.98.CONT. Arrendatario: Aero Continente S.A.

De la revisión de los contratos y facturas presentadas por el área de Gestión Comercial se desprende lo siguiente:

1. En general, no existen elementos suficientes para determinar si las tarifas cobradas por CORPAC S.A. a los distintos usuarios por concepto de arrendamiento de espacios son similares, o si existe trato discriminatorio, dado que no se cuenta con los anexos que forman parte de los contratos presentados.
2. En el caso del contrato N°071.93.CONT suscrito con American Airlines, se observa que el precio pactado por el arrendamiento de oficinas en el edificio principal asciende a \$5 /m², precio inferior al cobrado a la línea aérea TANS (\$13.40/m²) y a la tarifa cobrada por espacios en el hall principal (\$9.80 y \$13.40/m²), y próximo al precio cobrado por los espacios destinados a almacenes (\$4.50/m²). Este tratamiento diferenciado debería ser analizado en detalle, puesto que el referido contrato también establece el reconocimiento de determinadas mejoras realizadas en los inmuebles por el arrendatario.
3. Con relación a las tarifas por concepto de servicios aeronáuticos (SNAR, aterrizaje/despegue y estacionamiento de aeronaves) no se encontró indicios de trato discriminatorio, toda vez que la

aplicación de estas tarifas se rige por lo dispuesto por diversas resoluciones ministeriales⁷.

4. Por último, es necesario señalar que el canon que deben pagar las empresas que brindan el servicio de atención a aeronaves en tierra se rige por lo dispuesto en una resolución ministerial, y se calcula aplicando un porcentaje establecido (dependiendo de si se trata de una empresa que brinda servicios a terceros o de una auto-prestación de servicios) a la tarifa vigente para un paquete de servicios preestablecido. Esta situación debería ser analizada en detalle puesto que, a pesar de que los precios cobrados por las empresas de rampa son pueden ser menores por efecto de la competencia, el canon sigue siendo aplicado sobre la base de tarifas fijas establecidas por una norma.

6 Conclusiones y recomendaciones

La ejecución de la visita de supervisión al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” ha permitido detectar una serie de problemas existentes, así como situaciones que merecen un análisis de mayor profundidad, con la finalidad de establecer si reflejan un trato discriminatorio a los usuarios del aeropuerto. Asimismo, el análisis de la visita realizada en cuanto instrumento de supervisión, permita también formular algunas recomendaciones de carácter interno, orientadas a dotar de mayor eficacia y eficiencia a las acciones de la institución.

Así, entre los principales problemas detectados en el AIJC se puede mencionar los siguientes:

1. El cobro de un canon a las empresas que brindan el servicio de rampa, el cual no se calcula sobre los precios de mercado, sino sobre tarifas fijas determinadas en una resolución ministerial. Al respecto, se recomienda realizar una evaluación integral del impacto que tiene la aplicación de la mencionada norma sobre las tarifas.
2. La necesidad de que CORPAC S.A. adopte una política de asignación de slots, ya que la situación actual motiva demoras injustificadas que perjudican a los pasajeros y a las líneas aéreas, las cuales muchas veces no tienen control sobre las horas reales de salida/llegada. Adicionalmente, esta situación puede estar a la base de los problemas de congestión por horas punta existentes en Lima y en algunos aeropuertos del interior.
3. Un tercer problema que requerirá esclarecimiento es la presencia de prestadores de servicios informales, los cuales se apoyarían en contactos entre el personal del aeropuerto para acceder a la rampa y ofrecer sus servicios directamente a los pilotos, con la consecuente violación de la seguridad del aeropuerto y la pérdida de ingresos para el fisco y para CORPAC S.A.

⁷ R.M.870-92 TCC/15.12 del 23.10.92, y R.M. 360-95 TCC/15.12 del 01.09.95).

4. También se recogió una queja del representante de las líneas aéreas en el sentido que no siempre realizarían una adecuada asignación de tomas a las aeronaves. Esto es particularmente importante en el caso de aeronaves de gran envergadura.
5. Por último, también se ha recibido quejas en el sentido que la rampa no ofrecería señalización adecuada para el desplazamiento de las aeronaves. Esto podría ser materia de un estudio técnico posterior.

Con relación a las recomendaciones de carácter interno, se plantea las siguientes:

1. **Programación de las visitas:** Dado el calendario de visitas establecido, es importante respetar la programación de las mismas, teniendo en cuenta que el proceso alrededor de cada visita de supervisión se inicia días antes con la elaboración y notificación de la agenda de la visita y la realización de las coordinaciones requeridas, y culmina días después con la preparación del informe respectivo. En tal sentido, la postergación de las visitas puede hacer necesario que los espacios entre una visita y otra se reduzcan, con lo cual se podría comprometer el cumplimiento de la meta o bien la calidad de las intervenciones.
2. **Desarrollo de capacidades:** La entrega en concesión del AIJC a un operador de clase mundial tiene como correlato que OSITRAN despliegue todos sus esfuerzos para alcanzar los más altos estándares de calidad en su labor de supervisión. En este sentido, puede distinguirse tres líneas que podrían contribuir a mejorar la eficiencia y eficacia de las visitas de supervisión:
 - Desarrollo de Manual de Procedimientos de Supervisión.- Actualmente, las visitas de supervisión que realizan los profesionales de OSITRAN se caracterizan por su heterogeneidad, lo cual se explica por la existencia de posibles sesgos profesionales, pero también por la carencia de un instrumento ordenador, que dote a los funcionarios del organismo de un esquema básico y una batería de procedimientos a aplicar en cada visita de supervisión, el cual pueda complementarse con aspectos específicos. Este Manual contribuirá a dar a las acciones de OSITRAN la predictibilidad que requiere.
 - Capacitación.- La capacitación promovida por OSITRAN debería responder a un Plan Anual elaborado para tal fin, teniendo como punto de partida el correspondiente diagnóstico de necesidades de capacitación. En lo que concierne a las actividades de supervisión, se recomienda que los programas de capacitación contemplen los siguientes elementos:
 - a. Programa de inducción: Destinado al personal ingresante asignado a labores de supervisión. Un elemento principal de este programa sería el Manual de Procedimientos de Supervisión;

- b. Capacitación externa: Participación en pasantías en entidades homólogas a OSITRAN, así como en cursos orientados a “conocer el negocio” de las entidades reguladas.
- Equipamiento.- Es importante que los equipos de supervisión de OSITRAN se apoyen en tecnología que le permita elevar su productividad y, por ende, reducir los costos de la labor de supervisión. Así, de la visita realizada se ha podido establecer que, para que las visitas de supervisión se realicen de manera óptima, se requeriría del siguiente equipo:
 - Dos cámaras fotográficas digitales
 - Dos micrograbadoras
 - Dos computadoras tipo notebook

El costo de los equipos mencionados asciende a \$6,700, aproximadamente. Al respecto, cabe mencionar que estos equipos podrían ser utilizados en las visitas de supervisión de ambas divisiones técnicas, y contribuirían a elevar tanto la calidad como la productividad de las visitas de supervisión. Con relación a la productividad se puede afirmar que, considerando que el costo aproximado de una visita de supervisión es de S/.15,000, si la adquisición de los equipos mencionados contribuyera a mejorar la productividad en sólo un 10%, entonces se requeriría aproximadamente 16 visitas para recuperar la inversión. Desde otra perspectiva, considerando que la DTIT realizará 34 visitas de supervisión continua durante el presente año, se tiene que bastaría que la compra de los equipos contribuya a mejorar la productividad de las visitas en apenas 5% para recuperar la inversión en un año, sin considerar los ahorros que a su vez generaría la DTIV.

ANEXO N° 1

Descripción del aeropuerto⁸

Ubicación

El Aeropuerto se encuentra ubicado en la Provincia Constitucional del Callao, adyacente al río Rimac. Tiene las siguientes coordenadas geográficas: 12° 01' 18.4" latitud sur y 77° 06' 51.6" longitud oeste, según el nuevo Orden Geodésico Mundial WGS-84.

Linderos y Medidas Perimétricas

Por el Norte:

Con una línea quebrada de tres tramos con 555 metros lineales ("ml"), de longitud:

Por el Este:

Con una línea quebrada de 35 tramos con una longitud de 6,265.94 ml.:

Por el Sur:

Con una línea quebrada de ocho (8) tramos cuya longitud es de 428.34 ml.:

Por el Oeste:

Comprende un solo tramo de 4,106.87 ml:

Este tramo lindera con parcelas afectadas por la reforma agraria de la Sociedad Agrícola San Agustín S.A. y parte del ex fundo Bocanegra.

Perímetro:

El Perímetro descrito es de 11,356.15 ml. (once mil trescientos cincuentiséis y 15/100 metros lineales).

Infraestructura

El AIJC cuenta con la siguiente infraestructura e instalaciones:

- Pista de aterrizaje, pista de rodaje y plataforma de estacionamiento de aviones
- Oficinas administrativas, hangares, talleres, almacenes, depósitos
- Planta de combustible
- Terminal de pasajeros con un espigón para vuelos nacionales y otro para vuelos internacionales.
- Playa de estacionamiento de vehículos
- Subestaciones eléctricas y grupo electrógeno
- Area de salvamento y extinción de incendios
- Almacén de carga aérea
- Incinerador
- Oficinas de la Policía Nacional (UDEX) y de otras dependencias públicas
- Salón de autoridades del espigón internacional
- Salón de autoridades del espigón nacional

Los pavimentos del Aeropuerto son del tipo rígido, constituidos por losas de concreto de cemento Portland de 7.5mx7.5m de dimensión,

⁸ Información tomada del Contrato de Concesión.

apoyadas sobre una sub-base y base granular, los mismos que fueron construidos en el año 1960. El pavimento del tercio central de la pista de aterrizaje fue rehabilitado el año 1983, colocándose una carpeta asfáltica entre la progresiva Km. 1+ 350 a Km. 2+ 307.50.

A fines del año 1998 fueron concluidos los trabajos de rehabilitación de las pistas del Aeropuerto (pista principal de aterrizaje y pista de rodaje) cuyos alcances fue el refuerzo estructural de la pista de aterrizaje 15-33.

Características de la pista de aterrizaje:

- Longitud: 3,507 m.
- Ancho: 45 m
- Tipo de pavimento: concreto; superficie de rodadura: asfalto
- Resistencia del pavimento: PCN49/R/A/W/T

Características de la pista de rodaje

- Número: H, 3 P, 1 C, 6
- Ancho: 22.50 m.
- Tipo de Pavimento: concreto

6.1.1.1.1

Características de la plataforma de estacionamiento de aviones

- Área: 165,000 m²
- Tipo de pavimento: concreto

Posiciones de Estacionamiento

- Dos (2) para clase B747
- Dos (2) para clase B767
- Once (11) para clase B727
- Tres (3) para otros

Sistema de abastecimiento de combustibles

A continuación se detallan los tanques de almacenamiento:

Tanque No.	Capac. Bruta (barriles)	Tipo de Combustible	Tipo de Tanque	Estado
1	1939	Turbo Jet A-1	Vertical	Operativo
2	1955	Turbo Jet A-1	Vertical	Operativo
3	600	Turbo Jet A-1	Horizontal	Operativo
4	605	Turbo Jet A-1	Horizontal	Operativo
5	593	Turbo Jet A-1	Horizontal	Operativo
6	599	Gas AV 100LL	Horizontal	Operativo
7	598	Turbo Jet A-1	Horizontal	Operativo
8	608	Turbo Jet A-1	Horizontal	Operativo
11	1962	Turbo Jet A-1	Vertical	Operativo
12	1970	Turbo Jet A-1	Vertical	Operativo
17	1899	Turbo Jet A-1	Vertical	Operativo
18	2000	Turbo Jet A-1	Vertical	Operativo
19	3000	Turbo Jet A-1	Vertical	Operativo
	18328			

2. Red de Hidrantes.

Se encuentran instaladas tres (3) líneas de hidrantes que van desde la Planta de Almacenamiento y Abastecimiento a los puntos de despacho. De las líneas indicadas solamente se encuentra operativa una (1) mientras que las otras dos (2) han sido clausuradas.