

INFORME N° 04-2001-DTIT-OSITRAN

A: Carlos Asmat Dyer
Jefe de la DTIT

De: Ernesto López Mareovich
Profesional DTIT

Asunto: Visita de supervisión al Aeropuerto Internacional de Pisco

Fecha: 6 de marzo del 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 de Pisco para el mes de enero del 2001. Sin embargo, esta visita debió ser reprogramada para los días 15 y 16 de febrero.
- 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 Ernesto López Mareovich, funcionario de la DTIT.

2 Descripción del aeropuerto

Ver anexo N° 1.

3 Servicios que se brinda

El aeropuerto brinda los siguientes servicios:

3.1 Servicios aeroportuarios comprendidos en la TUUA

- Salvamento y extinción de incendios
- Seguridad
- Transporte de equipajes

- Entrega de equipaje
- Información
- Iluminación
- Sala de embarque
- Registro de pasajeros y equipaje

3.2 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

Para el servicio nocturno:

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

3.3 Estacionamiento de aeronaves (adicional a los 90 minutos)

3.4 Servicios de Aeronavegación

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

3.5 Servicio de rampa o manipulación en tierra

3.6 Servicio de aprovisionamiento de combustible

3.7 Otros servicios que se brindan en el aeropuerto

- Pago de la TUUA
- Servicios higiénicos

4 Aspectos operacionales

4.1 Líneas aéreas que operan

En la actualidad el aeropuerto opera casi exclusivamente como aeropuerto alternativo al AIJC. No existen líneas aéreas que tengan vuelos regulares, por lo que la mayor cantidad de operaciones son vuelos militares y algunos vuelos no itinerantes de aeronaves pequeñas.

4.2 Volumen de operaciones

Durante 1999 se realizaron 3,238 operaciones nacionales, lo que representó una reducción de 10% respecto de 1998. En cuanto a las operaciones internacionales, éstas decrecieron en 19% respecto de 1998, totalizando 44 operaciones.

4.3 Movimiento de carga y pasajeros

En el rubro de pasajeros nacionales, se puede apreciar una reducción de 67% en el número de pasajeros transportados respecto de 1998. En cuanto a los pasajeros internacionales, no se registraron operaciones en 1999.

En el rubro de carga tampoco se registraron operaciones, tanto a nivel nacional como internacional.

4.4 Destinos

Como se ha mencionado, no existen vuelos regulares desde o hacia el aeropuerto de Pisco.

5 Agenda de la visita de supervisión

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

Reunión con el señor Manuel Justo, Jefe del Aeropuerto

Luego de las presentaciones del caso, se expuso al señor Justo la finalidad de la visita y se definió las actividades relacionadas con la misma.

Visita a la planta de combustible

Durante la visita se contó con la presencia del señor Ricardo Gavilán, representante de PetroPerú. Cabe señalar que esta empresa es prácticamente el único usuario regular del aeropuerto (adicionalmente, se tiene la participación esporádica de TALMA OGDEN, la cual envía personal y alquila equipos cuando requiere brindar el servicio a alguna aeronave).

Con relación a la planta de combustible, ésta ha sido reubicada y mejorada. Actualmente, se utiliza para abastecer de combustible a aeronaves civiles y algunas militares (con excepción de aquéllas que pertenecen al grupo N°9). La planta cuenta con un pit fijo y un camión hidrante para el abastecimiento de aeronaves, éste último con una válvula *booster* para ser utilizada en caso la bomba de la planta no funcionara.

Actualmente PetroPerú tiene un contrato con CORPAC S.A., el cual vence en el 2002. Mediante este contrato, el canon que paga la empresa a CORPAC S.A. asciende a \$0.02 por galón de combustible.

De acuerdo con lo indicado por el responsable de PetroPerú, el abastecimiento de combustible a través de la única toma de recarga puede demorar 40 minutos para 5,000 galones. Debido a esto, en aquellas

oportunidades que se tuvo que cerrar el AIJC, se producían grandes demoras, al tener que atender hasta tres aeronaves de gran tamaño con sólo una toma. Para solucionar este problema, se ha solicitado incluir en el plan de inversiones de CORPAC S.A. la inversión en una nueva toma; sin embargo, esto no se ha concretado debido al hecho que no existe una demanda regular de vuelos.

De la observación de la planta, se pudo apreciar que tanto la toma de combustible como las instalaciones para el transporte del combustible no cuentan con un adecuado mantenimiento, como se puede apreciar en las fotos anexas.

Con relación a otros temas, el señor Justo mencionó que no cuentan con personal de Migraciones, de manera que cuando llega un vuelo deben comunicarse con la ciudad para que envíen personal. Esta situación motiva que, en la mayoría de los casos, los pasajeros que llegan al aeropuerto por mal tiempo en Lima no puedan bajar del avión, con la consiguiente incomodidad.

Visita al área de rescate

De acuerdo con lo manifestado por la persona entrevistada, el AIP puede brindar apoyo a nivel 7 (sobre un máximo de 10), lo cual quiere decir que puede atender en caso de emergencia únicamente a aeronaves hasta determinado nivel. Para realizar esta labor, cuenta con los siguientes vehículos de rescate:

- 1 vehículo E-One (la más reciente adquisición), el cual almacena 6,200 litros de H₂O, 250 kilos de Polvo Químico Seco (PQS) y 200 galones de concentrado de espuma.
- 1 Chubb, el cual almacena 9,000 litros de H₂O y 1,250 litros de concentrado de espuma.
- 1 Magnum 480, de 33 años de antigüedad, el cual almacena 250 kilos de PQS y 200 galones de concentrado premezclado.

Adicionalmente, el área de rescate cuenta con 200% de reservas.

Finalmente, cabe mencionar que está programada la construcción de una nueva base de rescate para el 2001.

Visita a la pista y zona de estacionamiento

Se inspeccionó la pista de aterrizaje, la cual se encuentra, en términos generales, en buenas condiciones, con excepción de algunos residuos de caucho en las zonas de contacto, los cuales podrían generar problemas de seguridad.

También se pudo apreciar que falta una adecuada señalización y pintado de la pista.

Asimismo, se observó que la zona de estacionamiento de aeronaves presenta grietas en varios puntos.

Visita al terminal y torre

Luego de la inspección a la pista, se realizó una visita al terminal y a la torre. Allí se pudo observar lo siguiente:

- En general, el edificio terminal esta en buenas condiciones, aunque carece de servicios que serían considerados básicos por los pasajeros, tales como cabinas telefónicas o expendio de alimentos.
- El uso del aeropuerto como aeropuerto alterno implica que un sector importante de la población desconozca que existe un aeropuerto público, distinto de la base aérea del grupo N°9. Frecuentemente se confunde el AIP con el Grupo N°9. Esto ocasiona que, por ejemplo, no exista un servicio de taxis desde y al aeropuerto.
- El área entre el terminal de pasajeros y la pista es un terral, como se puede apreciar en las fotos anexas.
- El perímetro del aeropuerto es de aproximadamente 90 mil metros, de los cuales sólo se encuentran cercados 600.
- La cabina de la torre de control no guarda diferencias significativas con la torre de Lima.

Aspectos administrativos

El aeropuerto opera con un personal conformado por 16 trabajadores de CORPAC S.A. y 6 trabajadores de una empresa de servicios, encargados del servicio de rescate.

Al respecto, se informó que el apoyo a las aeronaves para el estacionamiento está a cargo del personal de rescate. Asimismo, existen 5 personas asignadas al control de tráfico aéreo para los tres turnos. Cuando el aeropuerto recibe vuelos en su condición de alterno, incluso el jefe de operaciones debe apoyar estas labores (para lo cual cuenta con licencia actualizada).

Con relación a los ingresos del aeropuerto, éstos están conformados por el canon que paga PetroPerú y los ingresos por SNAR, aterrizaje y despegue y TUUA, aunque éstos últimos se reciben esporádicamente.

Cabe mencionar que el único control existente en lo referente al pago del canon por PetroPerú consiste en la presentación de una declaración jurada para la facturación, la cual hasta la fecha no ha sido fiscalizada.

6 Problemas detectados

A manera de apreciación general, se puede mencionar que, antes que problemas en la administración del aeropuerto, lo que se ha encontrado son necesidades a cuya atención CORPAC S.A. debería otorgar la adecuada prioridad. A continuación se da cuenta de las principales:

1. Si bien en términos operativos el aeropuerto de Pisco constituye el aeropuerto alterno “natural” al AIJC (tanto por condiciones

meteorológicas como por las características de la pista), en términos de servicio está muy lejos de poder operar como alterno, toda vez que carece de los servicios básicos: teléfonos públicos, sistema de perifoneo, expendio de alimentos y equipamiento para atención de emergencias médicas.

2. Asimismo, el hecho que sólo se cuente con una toma fija para el abastecimiento de combustible multiplica el tiempo de espera de los pasajeros cuando se utiliza el aeropuerto como alterno.
3. En general, podría afirmarse que el desarrollo del AIP dependerá de la materialización de dos cursos de acción alternativos:
 - a) La realización de inversiones importantes en el aeropuerto, destinadas exclusivamente a elevar el estándar de servicios brindado en el aeropuerto, lo que implicaría la adopción por parte de CORPAC S.A. de un importante “costo hundido”.
 - b) El desarrollo de una estrategia orientada a generar mercados en el AIP, con lo cual buena parte de las inversiones requeridas serían financiadas con los nuevos ingresos que se generarían. Al respecto, cabe mencionar que la Resolución de Consejo Directivo N°020-2000-CD/OSITRAN del 29 de diciembre del 2000 tenía como motivación otorgar a CORPAC S.A. la flexibilidad necesaria para determinar las tarifas más apropiadas en función de su política comercial, ante la perspectiva de poder captar un mercado importante como el transporte de carga internacional para los exportadores de espárragos. Asimismo, debe tenerse en cuenta que ahora CORPAC S.A. tiene los incentivos necesarios para identificar mercados en los que el AIP pueda competir con el AIJC.

No obstante lo indicado, el diseño y ejecución de las estrategias orientadas al desarrollo del AIP en particular y de la red nacional de aeropuertos en general es competencia exclusiva de CORPAC S.A., limitándose la competencia de OSITRAN a evaluar si la realización / ausencia de determinadas inversiones vulnera los derechos de los usuarios de la infraestructura de transporte de uso público.

7 Recomendaciones

A la luz de los problemas presentados, se plantea las siguientes recomendaciones, todas ellas dirigidas a CORPAC S.A.:

1. Requerir a CORPAC S.A. un informe que dé cuenta de los planes de desarrollo para el Aeropuerto Internacional de Pisco, y las medidas que se adoptará para dotar a éste de las condiciones de servicio mínimas para reducir las incomodidades generadas a los pasajeros, quienes ya enfrentan los inconvenientes asociados con el desvío de sus vuelos hacia el aeropuerto alterno.

2. Requerir asimismo, un informe que presente la posición de CORPAC S.A. en torno a la necesidad de contar con una toma adicional para el abastecimiento de combustible, tanto para reducir los tiempos de espera cuando el aeropuerto es utilizado como alterno, como por medidas de seguridad ante posibles desperfectos. Dicho informe deberá dar cuenta de las gestiones realizadas por CORPAC S.A. sobre el particular.

ANEXO N° 1
DATOS DEL AERÓDROMO

ANEXO N°2
VISTAS DEL AEROPUERTO