

**RV: Comentarios sobre Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo**

Ricardo Quesada Oré &lt;rquesada@ositran.gob.pe&gt;

Lun 16/05/2022 12:55

Para: Melina Caldas Cabrera <mcaldas@ositran.gob.pe>; Maria Alejandra Mendez Vega <mmendezv@ositran.gob.pe>; Ruth Eliana Castillo Mar <ecastillom@ositran.gob.pe>; Manuel Martín Morillo Blas <mmorillo@ositran.gob.pe>; Humberto Luis Sheput Stucchi <hsheput@ositran.gob.pe>

 6 archivos adjuntos (10 MB)

OFICIO GG.397.2022.O.pdf; 080-GCNA.080.2022 Proyecto de Propuesta de T.pdf; 2022033893\_OFICIO\_00041-2022-SCD-OSITRAN (1).pdf; Areas GOAfirmado.pdf; CARTA No 004 - CORPAC final.pdf; 1.- ANEXO A a OFICIO 0036 Rev GOA.pdf;

---

**De:** Info OSITRAN <info@ositran.gob.pe>**Enviado el:** viernes, 13 de mayo de 2022 16:53**Para:** Ricardo Quesada Oré <rquesada@ositran.gob.pe>**CC:** Milagros Eyzaguirre Eyzaguirre <meyzaguirre@ositran.gob.pe>**Asunto:** RV: Comentarios sobre Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo

Buenas tardes,

Sr. Ricardo se reenvía correo con información enviada por Corpac referente a Comentarios sobre Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR)

Saludos cordiales.

---

**De:** Reynoso Pebe, Maria Isabel <mreynoso@corpac.gob.pe>**Enviado el:** viernes, 13 de mayo de 2022 16:32**Para:** Info OSITRAN <info@ositran.gob.pe>**CC:** Moreno Ramirez, Miguel Angel <mmoreno@corpac.gob.pe>; Saenz Molina, Jessica Editta <jsaenz@corpac.gob.pe>; Maradiegue Tuesta, Rocio <rmaradiegue@corpac.gob.pe>**Asunto:** RE: Comentarios sobre Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo

Ref. **OFICIO N° 0041.2022-SCD-OSITRAN DE FECHA 08.04.2022  
RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO N° 0011-2022-CD-OSITRAN**

Señores

Organismo de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de uso Público  
OSITRAN

Estimados señores

Le saludamos cordialmente

Por encargo de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A., me dirijo a ustedes para remitir adjunto información sobre “Comentarios sobre Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo”, agradeceremos acuse recibo.

Atentamente,

“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

**MTC/CORPAC S.A.**  
**GG.397.2022.O/6**

Callao, mayo de 2022

Señor  
**Ricardo Quesada Oré**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos  
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público  
OSITRAN  
Presente.-

**Asunto: Comentarios sobre Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo**

**Referencia: OFICIO N° 0041.2022-SCD-OSITRAN DE FECHA 08.04.2022  
RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO N° 0011-2022-CD-OSITRAN**

De mi consideración:

Me dirijo a usted en respuesta a la resolución indicada en la referencia, mediante el cual se aprobó el Informe “Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.” y otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles contados desde el día siguiente de su publicación.

Al respecto y en cumplimiento al Artículo 4° de la Resolución referida, se adjunta el pliego de comentarios elaborado por CORPAC S.A y la Consultora Nakagawa Consultores Regulatorios.

Se adjunta la presente el documento de sustento técnico cualitativo de la Gerencia de Operaciones Aeronáuticas con respecto a necesidad del personal operacional.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para expresar a usted las seguridades de mi especial consideración

Atentamente,

**Ing. JUAN FLORES CARCAHUSTO**  
**Gerente General (e)**  
**CORPAC S.A.**

**CARTA No 004-2022-NCR**

Lima, 12 de mayo de 2022

Señora

**ROCIO MARADIEGUE**

Área de Tarifas y Costos de la Gerencia de Finanzas

**CORPAC**

**Presente.-**

Referencia: Orden de servicio 001-001-234114

Por medio de la presente, nos es grato dirigirnos a usted, a fin de hacerle llegar nuestros cordiales saludos, y a la vez, con relación a la orden de servicio de la referencia, mediante la cual se contrató el servicio de Consultoría Regulatoria para la revisión del concepto de "Consumo de Capital Fijo" que ha sido empleado en la propuesta de revisión tarifaria extraordinaria de las tarifas de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo prestados por CORPAC, por parte de OSITRAN, hacerle llegar el único entregable del referido servicio.

Es de resaltar que el indicado entregable se encuentra conforme a los términos de referencia del servicio contratado y dentro del plazo establecido.

Sin otro particular, aprovechamos la oportunidad para expresarle nuestros sentimientos de alta estima y consideración.



**NAKAGAWA CONSULTORES REGULATORIOS S.A.C**  
Rosa Virginia Nakagawa Morales  
09136432



Se adjunta:

- Informe
- Orden de servicio 001-001-234114

**SERVICIO DE CONSULTORÍA REGULATORIA PARA LA REVISIÓN DEL  
CONCEPTO DE “CONSUMO DE CAPITAL FIJO” QUE HA SIDO EMPLEADO EN  
LA PROPUESTA DE REVISIÓN TARIFARIA EXTRAORDINARIA DE LAS TARIFAS  
DE SNAR, APROXIMACIÓN Y SOBREVUELO PRESTADOS POR CORPAC**

**ÚNICO ENTREGABLE**

MAYO 2022

## Tabla de contenido

I.	INTRODUCCIÓN .....	4
II.	MARCO LEGAL .....	5
II.1.	MARCO LEGAL CORPAC .....	6
II.2.	MARCO LEGAL OSITRAN .....	7
III.	CUESTIÓN PREVIA .....	11
IV.	EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA TARIFARIA .....	17
IV.1.	USAR INFORMACIÓN DE CORPAC AL AÑO 2021 .....	18
IV.2.	ACTUALIZAR FUENTES DE INFORMACIÓN AL AÑO 2021 .....	20
IV.3.	PROMEDIO DE INVERSIONES .....	23
IV.4.	TRANSFERENCIA A CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA .....	32
IV.5.	GASTOS DE PERSONAL .....	36
IV.6.	DOBLE PENALIZACIÓN .....	47
V.	RESULTADOS FINALES CONSIDERANDO LOS FACTORES MENCIONADOS .....	53
VI.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. ....	54

## I. Introducción

1. El Área de Costos y Tarifas de la Gerencia de Finanzas de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC), mediante la Orden de Servicio N° 001-001- 234114, ha contratado los servicios de Consultoría Regulatoria para la revisión del concepto de “Consumo de Capital Fijo” que ha sido empleado en la propuesta de revisión tarifaria extraordinaria de las tarifas de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo prestados por CORPAC.
2. La finalidad pública de este proceso es contar con los servicios de una consultoría regulatoria para la revisión del concepto de “consumo de capital fijo” (CKF) que ha sido empleado en la propuesta de revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo, prestados por CORPAC.
3. El objetivo general de la presente consultoría es elaborar un informe sobre concepto y forma de cálculo de “consumo de capital fijo” (CKF), la no inclusión de las pérdidas por el COVID ni los costos por servicios que CORPAC presta en otros aeropuertos que deberá ser remitido al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, OSITRAN) como parte de los comentarios a la propuesta publicada mediante la Resolución N° 011-2022- CD-OSITRAN donde se publica para comentarios el informe *“Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A”*.
4. Los objetivos específicos señalados en los términos de referencia son:
  - Analizar el concepto consumo de capital fijo” (CKF) en el marco de una revisión tarifaria en la que se considera una menor tarifa como consecuencia de las inversiones programadas y no ejecutadas en la revisión anterior.
  - Analizar la forma de cálculo de la propuesta del CKF aplicada a una reducción de los activos iniciales considerados en la presente revisión tarifaria.

- Analizar la no inclusión de las pérdidas de CORPAC por el COVID ni los costos por servicios que CORPAC presta en otros aeropuertos en la presente revisión tarifaria.
5. Para cumplir con lo solicitado, el presente documento se estructura de la siguiente manera: la segunda sección incorpora el marco legal; en la tercera sección, consiste en una cuestión previa sobre el impacto del COVID-19 y cómo ha afectado el sector; en la cuarta sección se evalúa la propuesta tarifaria de OSITRAN y se incorporan comentarios adicionales; en la quinta sección, se establecen los resultados finales luego de incorporar los comentarios de CORPAC y finalmente, la última sección, es la de conclusiones y recomendaciones.
6. Para la realización del presente informe, se realizaron distintas coordinaciones con el área de Tarifas y Costos de CORPAC, para cumplir el objetivo solicitado en los términos de referencia:
- Reunión el 03 de mayo con funcionarios de CORPAC para comentar los primeros avances.
  - Reunión el 06 de mayo, con funcionarios de CORPAC y del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) para mostrar los avances a esa fecha.
  - Reunión el 09 de mayo, con funcionarios de CORPAC para presentar los resultados finales.
  - Así mismo, mediante diversos correos electrónicos, funcionarios del área de tarifas y costos de CORPAC remitieron diversa información que se ha utilizado para la elaboración del presente informe.

## **II. Marco Legal**

7. Para entender mejor los comentarios que se desarrollarán en el presente informe, previamente se realizará una sucinta revisión del marco legal de CORPAC y de OSITRAN.

## II.1. Marco Legal CORPAC

8. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (en adelante, “CORPAC”) es una empresa estatal constituida en 1943, y a partir de 1981 es de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una sociedad mercantil, que se rige por el Decreto Legislativo 099 y por su Estatuto Social. Se encuentra bajo los alcances de FONAFE (al igual que SERPOST). Como tal, es responsable del control del tránsito aéreo a nivel nacional. Así pues, esta empresa se encuentra encargada de la administración, operación, equipamiento y conservación de los aeropuertos y los servicios de ayuda a la aeronavegación.

9. De conformidad al Art. 2 del Decreto Legislativo 99, su objeto social es el siguiente:

**“Artículo 2.-** El objeto social de CORPAC es:

*a) Operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, de acuerdo con las normas internacionales reconocidas por el Estado Peruano y las disposiciones legales y reglamentarias referentes al funcionamiento de los aeropuertos y sus servicios;*

*b) Establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país;*

*c) Establecer y mantener el ordenamiento del tránsito aéreo y su correspondiente control que le asigne el Ministerio de Aeronáutica; y,*

*d) Establecer sistemas apropiados e idóneos de comunicación requeridos para regular y controlar el tráfico aéreo de sobre vuelo.*

*En el ejercicio de su objeto social, CORPAC actúa con autonomía económica, financiera, técnica y administrativa y con arreglo a la política, objetivos y metas que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.”*

10. Es importante puntualizar que, aunque, algunos aeropuertos tienen concesionados sus servicios aeroportuarios, las normas vigentes reservan al Estado Peruano, a través de CORPAC, la prestación de los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones y de control del tránsito aéreo. Estos servicios no han sido delegados y son de prestación exclusiva de CORPAC (al ser un tema de seguridad nacional) sustentados en el Decreto Legislativo 099 y las disposiciones de los

Manuales aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (ente rector) del MTC. Pero, por otro lado, respecto a los servicios aeroportuarios, las distorsiones se evidencian en cómo se han dividido las responsabilidades en los Contratos de Concesión de los Grupos de Aeropuertos I y II (al ser cofinanciados) sin que se haya pactado la justa retribución a CORPAC por servicios efectivamente prestados.

## II.2. Marco Legal OSITRAN

11. Por su parte, el OSITRAN es el organismo Regulador, cuya misión de conformidad con la Ley N° 26917 es:

### ***“Artículo 3.- Misión de OSITRAN***

*3.1. La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.*

*3.2. Para este efecto, entiéndase como:*

*a) Entidades Prestadoras a aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público; y,*

*b) Infraestructura nacional de transporte de uso público a la infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte.”*

12. Posteriormente, con la dación de la Ley 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, se estableció puntualmente en el numeral 3.1 del Art. 3, que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito. Esta facultad se encuentra reglada, siendo sus límites los que establece el Art. 7 del mismo cuerpo normativo, en los siguientes términos:

### ***“Artículo 7.- Funciones***

*7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:  
(...)*

b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:

i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.

ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.

iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.

(...)

e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

(...)

p) Cautelar el acceso universal en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, **proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura.** (el resaltado es nuestro).

13. Es de especial relevancia tener en cuenta que entre las funciones de OSITRAN se encuentra el “*proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura*”, pues como veremos en el presente Informe, es indispensable que se evalúe detalladamente si es que la propuesta tarifaria bajo análisis se enmarca dentro del debido cumplimiento de dicha función.

14. Por otra parte, el Artículo 16 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, “REGO”), dispuso que, en el marco de su función reguladora, OSITRAN se encuentra facultado para regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual.

En este mismo orden de ideas, el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (en adelante, el “RETA”) aprobado con Resolución 003-2021-CD/OSITRAN, es el cuerpo normativo que tiene por objeto establecer la metodología, reglas, principios

y procedimientos que aplicará OSITRAN cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las ITUP (entiéndase, Infraestructura de Transporte de Uso Público). Asimismo, establece disposiciones en materia tarifaria, incluyendo aquellas sobre reajustes de tarifas. Adicionalmente, establece disposiciones relativas al tarifario, reglamento de tarifas y precios, y políticas comerciales de las Entidades Prestadoras.

15. Resulta pertinente, reseñar en este punto, cuáles son los principios que inspiran y dan sentido a la normativa contenida en el RETA, a saber, los siguientes contenidos en el Art. V:

**“Artículo V. Principios**

*El Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a los siguientes principios:  
(...)*

**2. Promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura:** *La actuación del Ositrán en el ejercicio de la función reguladora contribuirá a la sostenibilidad de los servicios que se derivan de la explotación de la infraestructura y al aumento de la cobertura y calidad de los servicios derivados de la explotación de la ITUP. Para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará porque los términos de acceso a la prestación de los servicios derivados de la explotación de dicha infraestructura sean equitativos y razonables.*

**3. Sostenibilidad de la oferta:** *El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.*

**4. Eficiencia:** *Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:*

*- Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la ITUP deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.*

*- Eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo, las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la ITUP por parte de las Entidades Prestadoras.*

*(...)*

**7. Principio de Costo-Beneficio:** *La intervención regulatoria del Ositrán, a través de la fijación, revisión o desregulación de tarifas, considerará un análisis de los costos y beneficios derivados de dicha intervención, teniendo en cuenta criterios tales como la regularidad del servicio, evolución de la demanda, costos administrativos, procesales y de supervisión involucrados, entre otros. (...)*”

16. Con base a los principios expuestos y aprobados normativamente por el propio OSITRAN, cabe preguntarse las siguientes interrogantes:

- a) ¿La propuesta tarifaria contribuye a la sostenibilidad de los servicios? ¿Es una propuesta equitativa y razonable? La gran reducción de tarifas propuesta por el regulador puede afectar en el mediano plazo la realización de las inversiones necesarias, así como cumplir con los niveles de servicios requeridos por la normativa vigente.
- b) ¿La propuesta tarifaria permite que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio? De la revisión de la propuesta **no**, dado que por ejemplo durante el 2021, CORPAC seguía presentando pérdidas, a pesar de contar con las tarifas actuales.
- c) ¿La propuesta tarifaria es eficiente económicamente? Dado los requerimientos de personal que aduce la empresa, la propuesta no es eficiente en términos económicos.
- d) ¿La propuesta tarifaria ha considerado todos los criterios de una correcta evaluación costo-beneficio? No. Cómo se explicará en las siguientes secciones, la propuesta impone una doble penalización a CORPAC, además de castigar a la entidad prestadora, por un menor nivel de ejecución de inversiones, a pesar de contar con pérdidas en su utilidad operativa antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización.

17. Este cuestionario es indispensable que se responda afirmativamente a la luz de la evaluación económica: En el supuesto que alguna de las respuestas sea negativa, es prudente y aconsejable se revise la propuesta tarifaria ya que se estaría resquebrajando una sana política de determinación tarifaria. Como se ha visto en el numeral anterior, más de un interrogante tiene respuesta negativa, lo que genera necesariamente que el presente procedimiento de revisión tarifaria sea revisado a la luz de los aspectos que pasaremos a exponer.

### III. Cuestión previa

18. Según la Corporación Andina de Fomento (CAF,2020)<sup>1</sup>, “Probablemente el sector que se ha visto más afectado por las restricciones a la movilidad es el aeroportuario. La caída de tráfico aéreo ha sido muy pronunciada y no se espera que se recupere en el corto plazo, al menos en lo relativo a los vuelos internacionales”.
19. En el mismo documento, la CAF indica que “En la situación actual, y pese a contar con fondos de contingencia, no solo se ponen en riesgos las inversiones previstas para los próximos años, sino que algunas de las concesionarias pueden declararse insolventes, especialmente si se cumplen las previsiones de Eurocontrol y las caídas de tráfico se mantienen hasta bien entrado el año 2021.”
20. Tal como se puede apreciar en el Gráfico No 1, dada las restricciones que impusieron diversas administraciones a nivel mundial, con la finalidad de reducir el impacto del COVID-19, el número de operaciones del tráfico aéreo se redujo de forma considerable.

**Gráfico No. 1. Tráfico aéreo y proyecciones a nivel mundial**

#### COMPARACIÓN DE PREVISIONES DE EVALUACIÓN DEL TRÁFICO AÉREO



Fuente: CAF (2020).

<sup>1</sup> CAF (2020). Efectos del COVID-19 en los proyectos de Asociación Público Privadas.

21. Respecto a estadísticas de Servicios de Aeronavegación, Klibac (2022)<sup>2</sup> ha recolectado información del 2020 para examinar los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y determinar cómo evolucionaron las métricas clave de rendimiento y qué significa eso para la resiliencia y la capacidad de los ANSP para mitigar el efecto de desafíos similares en el futuro.
22. Este estudio determinó que cargos por servicios cobrados por los ANSP durante el 2020 sólo pudieron cubrir el 65% de los costos de los servicios prestados. Si bien en muchos casos, la deuda contraída tendrá que recuperarse a través del tráfico futuro, esto proporcionó una valiosa asistencia durante una crisis financiera que estaba teniendo impactos significativos en los operadores aéreos.
23. Si bien los ANSP no pudieron reducir los niveles de personal, porque todo el espacio aéreo necesitaba permanecer abierto y todos los servicios debían continuar, los costos en promedio de empleo de ATCO disminuyeron, principalmente debido a una reducción en las horas extras que acompañaron la caída en el tráfico.
24. Finalmente, Klibac concluye que el 74%, de los ANSP controlaron los gastos a través de la revisión y el aplazamiento del CAPEX existente. Si bien esto pudo servir para reducir rápidamente los gastos planificados a fin de garantizar la continuidad de la operación durante la pandemia, la postergación de proyectos futuros puede retrasar las mejoras de capacidad instalada que son muy necesarias, y que puede implicar dificultades en caso de que el tráfico se recupere rápidamente a los niveles anteriores a la pandemia. Adicionalmente, si bien hubo reducciones de costos operativos, estas no fueron suficientes para igualar los costos con ingresos significativamente reducidos.
25. Es importante indicar que en el Perú, CORPAC también fue afectada por las disposiciones realizadas tanto a nivel interno como las dispuestas a nivel internacional. Es así que durante el 2020, el número de operaciones fue 57% menor

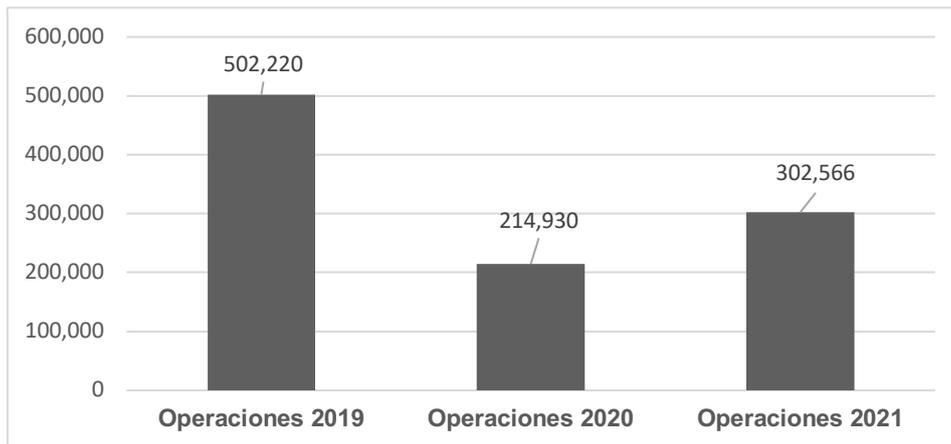
---

<sup>2</sup> Klibac, Jakub (2022, 26 de Abril) What does the data say about ANSPs' resilience through the pandemic?

Disponible en: <https://canso.org/what-does-the-data-say-about-ansps-resilience-through-the-pandemic/>

al año previo. Y en el 2021, si bien el tráfico se recuperó con respecto al año de la pandemia, aun se encuentra un 40% por debajo del año 2019.

**Gráfico 2 – Número de Operaciones de CORPAC**



Fuente: CORPAC.

Elaboración propia

26. Como menciona la CAF(2020), si bien en algunos países, se plantearon una disminución temporal de las tasas aeroportuarias, con el objetivo de recuperar el tráfico aéreo, es importante señalar que estas son la principal fuente de ingresos de la infraestructura aeroportuaria. Además se indica en ese documento que la aplicación de estas disposiciones puede afectar, entre otros aspectos, el calendario de inversiones programado, así como afectar las exigencias de calidad del servicio.
27. Ya se ha evidenciado que las operaciones se redujeron durante la pandemia. En forma similar se redujeron los ingresos. Sin embargo, cómo menciona la Airports Council International (ACI, 2020)<sup>3</sup>, la estructura de costos de un aeropuerto se caracteriza por costos fijos predominantemente altos en la operación y mantenimiento de los principales componentes de la infraestructura tanto tierra (pistas y los edificios terminales), como aire (equipamiento de navegación aérea y controladores de tránsito aéreo y operacional).

<sup>3</sup> ACI (2020). Aviation Operations during COVID-19 – Business Restart and Recovery (Version 1). Disponible en <https://store.aci.aero/product/aviation-operations-during-covid-19-business-restart-and-recovery-version-1/>

28. Los operadores de aeropuertos y de la parte de navegación aérea tienen un fuerte incentivo para alcanzar economías de escala y de alcance, mediante la expansión de las operaciones de tráfico y de esa forma distribuyen sus costos. Sin embargo, la pandemia de COVID-19 y las consiguientes prohibiciones de viaje a nivel nacional e internacional han colocado al negocio aeroportuario en un estado precario con las restricciones del lado de la oferta en los viajes y el colapso de la demanda de transporte aéreo.
29. Cómo lo indica ACI en el documento anterior, la base del costo de las tasas que cobran los aeropuertos es el costo total de proporcionar el aeropuerto y sus servicios auxiliares esenciales, lo que incluye:
- un retorno justo de capital invertido
  - depreciación de activos del aeropuerto
  - reconocimiento de los costos operativos de funcionamiento del aeropuerto
30. El modelo regulatorio antes mencionado se ha implementado durante 40 años. Sin embargo, dado los avances en la industria aeroportuaria en los últimos años, y a la reducción brusca y sin precedentes del tráfico aeroportuario, se cuenta con una oportunidad única para rediseñar el modelo regulatorio económico de los aeropuertos, buscando asegurar que se cumplan los siguientes principios:
- Fomentar la competencia
  - Proteger a los consumidores
  - Incentivar las inversiones en capacidad y calidad del servicio
31. Por un lado, en la medida que el tráfico aeroportuario se redujo considerablemente, los operadores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea han reducido sus costos en lo posible. Por otro lado, la naturaleza intensiva en activos y de costos fijos de la industria aeroportuaria implican que una disminución en el costo del aeropuerto no puede ser proporcional al menor tráfico aeroportuario, dado que los operadores de los aeropuertos deben continuar invirtiendo en pistas, calles de rodaje, plataformas, terminales y en equipamiento de navegación aérea, con el objetivo de salvaguardar los niveles de servicio que deben cumplir.

32. En el marco del presente procedimiento de revisión extraordinario de tarifas de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, planteado por CORPAC, resulta evidente que la propuesta tarifaria puesta bajo análisis con la Resolución 0011-2022-CD-OSITRAN, se aleja ostensiblemente de la posición de CORPAC, dado que ésta implica una reducción de: (i) 37,5% en SNAR nacional, (ii) 38,4% en SNAR internacional y (iii) 38,4% en Sobrevuelo.
33. El problema de esta reducción obedece a las razones que se detallan claramente en el acápite IV del presente informe. Pero sin duda, llama poderosamente la atención que (i) no se haya considerado los negativos efectos que se originaron a raíz de la Pandemia del COVID-19, que derivaron en una reducción de los servicios en los Aeropuertos, aunque los servicios de carga siguieron, con los costos impactados ya que no se pudo generar economía de escala, (ii) los problemas derivados en la drástica reducción para la obtención de productos y material en general, para el normal cumplimiento relativo al plan de inversiones, y (iii) la utilización del mecanismo contenido en el RETA, sin una adecuada sociabilización y modificación del mismo, para atender eventos de gran magnitud como ha sido la Pandemia del COVID-19, lo que se constituye en una seria afectación al principio de predictibilidad y seguridad jurídica.
34. Sobre este particular, debemos ser enfáticos que el RETA debe considerar situaciones de carácter excepcional. Resulta pertinente tener presente lo que en política regulatoria, el Dr Gaspar Ariño indica: *“El régimen o esquema regulatorio, definidor de los derechos y deberes de los operadores –autoridades, concesionarios y gestores, usuarios– es fundamental. Debe ser claro, estable, equilibrado; debe contener reglas y principios creíbles que inspiren confianza a los operadores; pero por su propia naturaleza, no definen con precisión soluciones cerradas a los múltiples conflictos que la realidad ofrece, sino que han de formular criterios flexibles de actuación, en función de los objetivos –estos sí, firmemente asentados– y de las circunstancias del momento (...)”*<sup>4</sup>. Por ello, consideramos que OSITRAN debe considerar principalmente, la modificación inmediata del RETA, a

---

<sup>4</sup> Ariño Ortiz, Gaspar. “Lecciones de Administración (y Políticas Públicas)”. Fundación de Estudios de Regulación – IUSTEL. 2011. pp.759.

efectos que contenga la flexibilidad necesaria que requiere una sana política regulatoria.

35. Por otra parte, y desde nuestro punto de vista, el Regulador debe revisar la propuesta tarifaria bajo análisis, en función que (i) hay una clara necesidad de transparencia y seguridad jurídica, ya que las consecuencias de procedimientos tan importantes como los contenidos en el RETA, requieren que los efectos sean previsibles, (ii) a diferencia del servicio público tradicional, en que el Estado conservaba una potestad doméstica, y podía imponer que se asumiera costos, actualmente el poder de imponer o mantener cargas se limita a las previstas en la Ley, por tanto, OSITRAN debe velar por el debido cumplimiento de sus funciones y “atender los intereses de todas las partes”, definiendo que CORPAC no debe asumir costos que corresponden a concesionarios aeroportuarios<sup>5</sup>, y (iii) habiéndose advertido que presuntamente CORPAC viene asumiendo costos que no le corresponden, OSITRAN debe asumir un modelo de regulación para la competencia. Ese es el desafío que tiene el Regulador.
36. No nos cabe la menor duda que nos encontramos frente a lo que Juan Carlos Cassagne define como “La Necesidad de armonizar los nuevos Paradigmas”, y lo hace en estos términos: *“En el derecho público, particularmente en el derecho administrativo, suelen llevarse a cabo, cada tanto, transformaciones que modifican instituciones caducas, dan vida a nuevos principios y crean reglas jurídicas compatibles con los fines que persigue el cambio o la adaptación del sistema jurídico. El fenómeno jurídico puede compararse con el agua de un río que siempre fluye (...)”*<sup>6</sup>. La transformación que ha tenido lugar sin duda, tiene su causa en la Pandemia Covid-19, y establecida ésta, el Regulador se enfrenta al ejercer su potestad tarifaria, la cual no tiene una determinación precisa de sus límites (mas allá de los establecidos en los principios del RETA o de la LPAG), con la necesidad de hacerla compatible con la seguridad jurídica. Como indica Gaspar Ariño, estamos frente una relación jurídica de tracto sucesivo y de obligado respeto por

---

<sup>5</sup> A menos que CORPAC haya sido parte suscribiente de los Contratos Aeroportuarios que contengan escenarios en que esta entidad asuma costos, que no le corresponden por falta de habilitación legal, OSITRAN debe eliminar presuntos “subsidios”.

<sup>6</sup> Cassagne. Juan Carlos. “Los Grandes Principios del Derecho Público. Constitucional y Administrativo.”. Ediciones Olejnik:2019. Pp.73.

ambas partes: “La experiencia histórica muestra que el elemento nuclear de estas relaciones es lo que se conoce como “equivalente económico” o “equilibrio financiero” del contrato de gestión.”<sup>7</sup>. Pero seguidamente el mismo autor diferencia entre pérdidas razonables que puede y debe asumir la empresa en cuestión en tiempos de crisis, y las pérdidas que deben tener un límite, pues no pueden convertirse las empresas gestoras de servicios en financiadoras indefinidas de las necesidades de sus usuarios.

37. La reflexión que hacemos, a la luz de lo analizado a lo largo del presente informe, es que estamos frente a ese punto de inflexión, en que no se le puede pedir más a CORPAC, sin poner en peligro la sostenibilidad y la calidad de los servicios que presta, y ante la evidente necesidad de revisar presuntos subsidios no habilitados legalmente. Es una reflexión y una invocación.

#### **IV. Evaluación de la propuesta tarifaria**

38. En la presente sección se analizan diversos aspectos que consideramos que OSITRAN debe revisar y modificar en su propuesta tarifaria, con el fin de salvaguardar dos objetivos: i) la sostenibilidad del servicio, cumpliendo los niveles de servicio; y ii) garantizar los recursos para la implementación de las inversiones y/o gastos adicionales que se requieran para brindar de forma adecuada los servicios prestados por CORPAC.
39. Con el objetivo de transparentar los efectos de los cambios y ajustes propuestos, se utilizará el mismo modelo económico financiero<sup>8</sup> elaborado por el regulador para este procedimiento tarifario. En algunos casos se actualizará la información y en otros se agregará la información que se considera relevante.

---

<sup>7</sup> Ariño Ortiz, Gaspar. Ibid. Pp. 866-867.

<sup>8</sup> Disponible en:

<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/04/propuesta-ositran-web-tarifas-corpac-servicios-aeronauticos.xlsm>

#### IV.1. Usar información de CORPAC al año 2021.

40. Cómo se ha comentado en la sección anterior, el año 2020 ha sido un año atípico, Respecto al uso de esa información, OSITRAN comentó en el informe que sustenta Resolución 0011-2022-CD-OSITRAN (en adelante, el “Informe”) que :

*“**201.** La proyección de los costos operativos de los servicios de navegación aérea materia de la presente revisión toma como referencia la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del ejercicio del año 2020, que es la información más actual con la que se cuenta.”*

41. Con respecto a los costos operativos, para los rubros: a) Suministros y Materiales, b) Servicios Prestados por Terceros , c) Mantenimiento, d) Seguros y Tributos y e) Otros Costos, la Propuesta Tarifaria de OSITRAN ha considerado una tasa del 2% de crecimiento para el periodo 2022-2024 sobre la base del gasto de la Contabilidad Regulatoria del 2020.

42. Debido a ello es importante reconsiderar, en la Propuesta Tarifaria, el costo base sobre el que se proyectará el costo en el horizonte de evaluación. El comportamiento de los costos operativos tuvo un descenso abrupto en el año 2020 por ser un año atípico asociado a la menor ejecución de gasto por el Covid-19; como puede observarse en la Tabla 1, el costo se recupera en el 2021, pero aún está a niveles inferiores de los años predecesores 2017,2018 y 2019.

**Tabla 1: Costos del SNAR, Aproximación y Sobrevuelo (en miles de soles)**

	2017	2018	2019	2020	2021
Suministros y Mater.	6,656	4,611	4,556	7,497	16,822
Gastos de Personal	141,438	130,509	141,701	97,488	105,125
Serv. Prest. por terce.	37,524	37,976	39,059	33,345	38,663
Mantenimiento	7,700	4,380	4,412	6,211	6,369
Seguros y tributos	6,289	5,409	5,585	6,526	7,428
Otros Costos	9,174	8,147	8,064	2,920	3,963
<b>Costo total</b>	<b>208,781</b>	<b>191,031</b>	<b>203,377</b>	<b>153,985</b>	<b>178,369</b>
<b>Var. Anual</b>		<b>-8.50%</b>	<b>6.46%</b>	<b>-24.29%</b>	<b>15.84%</b>

Fuente: Estados Financieros Regulatorios CORPAC S.A.

43. Por lo cual, la proyección de los costos para el 2022-2024 sustentado en el año base 2020 puede resultar distinto al gasto real por los servicios de aeronavegación que la Corporación presta. Los costos 2020 se redujeron en razón al Plan de

Reducción de Costos y Gastos y al Plan de Contingencia, por efecto covid-19, en vista del fuerte impacto por la crisis del Covid-19 en el ecosistema del transporte aéreo, en línea con la afectación de las actividades ordinarias debido al Decreto Supremo N° 044-2020 que establece la suspensión del servicio de transporte internacional y nacional aéreo de pasajeros a partir del 17 de marzo 2020.

44. En cuanto a la proyección de los costos operativos, la Propuesta Tarifaria de OSITRAN estima un costo total de S/ 57, 627,896 soles para el año 2021 para los servicios de SNAR, aproximación y sobrevuelo, asumiendo un crecimiento vegetativo desde el Estado Financiero Regulatorio de CORPAC del ejercicio 2020 para finalmente proyectar los costos en el horizonte de evaluación de la Propuesta Tarifaria. Dicho monto puede contrastarse con el Gasto ejecutado de los costos operativos del Estado Financiero Regulatorio, debidamente auditado 2021, cuyo gasto asciende a S/ 73, 244,101 soles. Este valor difiere en S/. 15, 616,205 soles, de la proyección realizada por OSITRAN. Es decir el valor real realmente ejecutado por CORPAC fue un 27% superior a las proyecciones realizadas por el regulador.
45. En marzo de 2022, CORPAC ha remitido al Regulador la información de la contabilidad regulatoria 2021, debidamente auditada, mediante Oficio GG.187.2022.O.
46. Mediante oficio N°00096-2022-GG-OSITRAN, del 28 de abril de 2022, el Regulador comenta que no tiene observaciones a la información presentada por CORPAC.
47. Si bien es cierto que a la fecha de elaboración del informe que sustenta la propuesta de revisión tarifaria, no se contaba con información auditada de la contabilidad regulatoria para el año 2021, a la fecha esa información ya está disponible y sin observaciones por parte del regulador. En ese sentido, se solicita que se utilice la información del año 2021.
48. Hay que recordar que existen antecedentes de una actualización similar. Esto ocurrió en el *“Procedimiento de Revisión Tarifaria en el Terminal Norte*

*Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, 2016-2021*<sup>9</sup>. Inicialmente el estudio tarifario contemplaba información del 2011 al 2014. Sin embargo, durante la etapa de comentarios del mencionado procedimiento, el Concesionario solicitó la inclusión de la información correspondiente al año 2015 para el cálculo del factor de productividad. Dicha solicitud finalmente fue aceptada por el Regulador.

49. En ese caso, ocurrió una situación similar a este procedimiento de revisión tarifaria. Es decir, al momento de elaborar la propuesta para comentarios, no se contaba con la información necesaria más actualizada y reciente. Sin embargo, para la etapa de consulta pública y de recepción de comentarios, ya se disponía de la misma.
50. Por tal motivo, se solicita la incorporación de la información del año 2021 de la contabilidad regulatoria de CORPAC y que se actualice el modelo económico que sustenta la propuesta materia de la revisión tarifaria.

#### **IV.2. Actualizar fuentes de información al año 2021**

51. Para la elaboración del Informe, el Regulador utilizó las fuentes de información disponibles, como fueron:
  - Marco Multieconómico Multianual 2022-2025 (disponible a agosto del 2021).
  - World Economic Outlook, Octubre 2021 - International Monetary Fund
52. Sin embargo, alguna información, como la inflación nacional, el Consumer Price Index de Estados Unidos, riesgo país, el tipo de cambio promedio, la tasa libre de riesgo y la prima de mercado, sí están actualizadas hasta fines del año 2021.
53. Con el objetivo de consistencia metodológica y dado que ya se ha solicitado incorporar la información financiera y operativa de CORPAC relacionada al último año, la data de variables macroeconómicas debe ser actualizada hasta el 2021.

---

<sup>9</sup> Disponible en la página 22 del siguiente enlace.  
<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/01-decision-final-Resolucion-030-16-CD-OSITRAN.pdf>

54. Para el caso del Marco Multieconómico Multianual 2022-2025, esta información ha sido recientemente actualizada el 30 de abril del presente año<sup>10</sup>. Con lo cual los indicadores serían los siguientes.

**Tabla 2: Variables del Marco Macroeconómico Multianual**

3. Tasa de Inflación - Perú

Fuente: Marco Macroeconómico Multianual 2022-2025 revisado al 30 de abril

Año	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
CPI	2.00%	6.40%	5.00%	3.10%	3.00%	2.00%	2.00%

Tomado de: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3055662/IAPM\\_2022\\_2025.pdf.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3055662/IAPM_2022_2025.pdf.pdf)

4. Tipo de Cambio - Perú (Soles por Dólar US)

a) Fuente: Marco Macroeconómico Multianual 2022-2025 revisado al 30 de abril

Año	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Tipo de cambio prom	3.50	3.88	3.78	3.85	3.94	3.97	3.97

Tomado de: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3055662/IAPM\\_2022\\_2025.pdf.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3055662/IAPM_2022_2025.pdf.pdf)

Fuente: MMM 2022-2025 de abril 2022.

55. En forma similar, se recomienda actualizar la información relacionada con la inflación de Estados Unidos, dado que la fuente utilizada ha presentado una actualización a abril del presente año<sup>11</sup>.

**Tabla 3: Inflación de Estados Unidos**

10.1. BD Variables Macroeconómicas								Índice
b) Fuente: World Economic Outlook, Abril 2022 - International Monetary Fund								
Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
CPI	255.7	258.8	271.0	291.8	300.1	306.9	313.0	319.2
Var. %		1.25%	4.68%	7.68%	2.86%	2.26%	2.00%	1.97%

Tomado de: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/April/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2018&ey=2027&ssm=0&scsm=1&sc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1>

Fuente: WEO Abril 2022.

56. La actualización de estos indicadores afecta todo el modelo partiendo de su relación con dos variables: el WACC y las variables macroeconómicas y supuestos generales del modelo utilizado en la hoja de cálculo.
57. Por el lado del WACC, la incorporación de los valores actuales de dichas variables impacta en el cálculo del WACC real, tal como se muestra en la siguiente tabla.

<sup>10</sup> Disponible en:

[https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3055662/IAPM\\_2022\\_2025.pdf.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3055662/IAPM_2022_2025.pdf.pdf)

<sup>11</sup> <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/April/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2018&ey=2027&ssm=0&scsm=1&sc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1>

**Tabla 4: WACC real en soles**

I. WACC para flujos		Valor	Fuente
Tasa libre de riesgo	Parámetro	5.11%	Bonos T-bonds EE.UU - Periodo 1928-2021 (Damodaran)
ERP		6.71%	Mercados capitales EE.UU - Periodo 1928-2021 (Damodaran)
Beta Desapalancada		0.36	Ositrán (2017)
D/E		0.00	EE.FF. CORPAC
Beta apalancado		0.355	
Riesgo país		1.69%	Índice de bonos de mercados emergentes para Perú (Prom. 12 meses: 2020-2021) (BRCP)
<b>Costo de patrimonio (USD)</b>		<b>9.19%</b>	
Apalancamiento		0.00%	EE.FF. CORPAC
Costo de deuda		n/a	EE.FF. CORPAC
Impuesto (Tasa efectiva)		33.03%	Impuesto a la renta (29.5%) y participación a los trabajadores (5%) (EE.FF. CORPAC)
<b>WACC nominal (USD)</b>		<b>9.19%</b>	
Inflación		4.27%	Inflación proyectada de USA - Promedio 2022-2024 (FMI)
<b>WACC real (USD)</b>		<b>4.72%</b>	
<b>WACC real (soles)</b>		<b>5.79%</b>	

II. Ajuste al WACC para tipo de cambio		0	1	2	3	4	5
		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Tipo de cambio real (estimado)		3.79	3.79	3.85	3.91	3.94	3.94
Inversión	100.00						
Retorno (USD)	4.72%						
<b>TIR</b>							
Flujo de caja en USD	4.72%		-100.0	4.7	4.7	4.7	104.7
Flujo de caja en soles	5.79%		-378.6	18.2	18.4	18.6	412.3

Fuente: Modelo de OSITRAN.

58. Por otro lado, estos nuevos valores modifican la hoja “10.Var-Sup-Gen” del modelo económico financiero, cómo se observa en la tabla 5.

**Tabla 5: Supuestos generales del modelo**

10. Variables macroeconómicas y supuestos generales del modelo

Indicador <sup>1/</sup>	Fuente	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Estados Unidos</b>							
CPI (Base 1982-84)	BLS (2019-21); FMI (2022-24)	258.81	270.97	291.78	300.11	306.89	313.04
CPI (Base 2019)		101.2	106.0	114.1	117.4	120.0	122.4
<b>Perú</b>							
IPC Lima Met (Base 2009)	INEI (2019-21); MEF (2022-25)	135.3	144.0	151.2	155.9	160.6	163.8
IPC Lima Met (Base 2019)		102.0	108.5	114.0	117.5	121.0	123.4
<b>Tipo de cambio (\$/ por USD)</b>							
TC nominal (promedio anual)	SBS (2019-21); MEF (2022-25)	3.50	3.88	3.78	3.85	3.94	3.97
TC real		3.47	3.79	3.79	3.85	3.91	3.94
<b>Impuestos</b>							
Impuesto a la renta	SUNAT	29.50%	29.50%	29.50%	29.50%	29.50%	29.50%
Participación a los trabajadores	SUNAT	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%
Impuesto a la renta efectivo		33.03%	33.03%	33.03%	33.03%	33.03%	33.03%
<b>Supuestos aplicables a la empresa</b>							
<b>Costos operativos : De acuerdo a la inflación</b>							
Suministros y Materiales			1.06	1.05	1.03	1.03	1.02
Servicios prestados por terceros			1.06	1.05	1.03	1.03	1.02
Mantenimiento			1.06	1.05	1.03	1.03	1.02
Seguros y tributos			1.02	1.02	1.02	1.02	1.02
Otros Costos			1.06	1.05	1.03	1.03	1.02
<b>Gastos de personal:</b>							
Porcentaje de gastos de personal mixto asignado a Aeronavegación			50.00%	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%

Fuente: Modelo de OSITRAN.

59. Es importante mencionar que en el Informe de OSITRAN, se considera una tasa de crecimiento vegetativo de 2% para los costos operativos. Cómo ya se mencionó anteriormente, en el año 2021, dicho supuesto estuvo muy por debajo de lo realmente ejecutado. Pero dado que el año 2020 fue atípico, y que se espera una progresiva reactivación del sector aeronáutico, se recomienda que la tasa de crecimiento de los rubros de suministro y materiales, servicios prestados por terceros, mantenimiento y otros costos sea de acuerdo a la inflación proyectada que se obtiene del MMM 2022-2025.

60. Es así que, en la Tabla 6 se presenta el resumen de las proyecciones de costos en los años 2022-2024 de los rubros suministros y materiales, servicios prestados por terceros, seguros y tributos, mantenimiento y otros costos con año base el 2021 ejecutado información de la contabilidad regulatoria 2021 debidamente auditada y remitida al Regulador, mediante Oficio GG.187.2022.O, considerando una tasa de crecimiento de acuerdo a la inflación proyectada por Ministerio de Economía y Finanzas (en adelante, el “MEF”).

**Tabla 6:** Proyección de los rubros de costos operativos 2022-2024 (En soles)

II. Proyección de costos de operación, por servicio de aeronavegación (Expresado en soles)				
	2021	2022	2023	2024
<b>A. SNAR Nacional</b>				
Suministros y Materiales	7,185,956	7,545,254	7,779,156	8,012,531
Gastos de Personal	37,503,597	39,901,756	60,040,444	57,162,917
Servicios prestados por terceros	18,281,069	19,195,122	19,790,171	20,383,876
Mantenimiento	2,475,460	2,599,233	2,679,809	2,760,203
Seguros y tributos	2,940,099	2,998,901	3,058,879	3,120,057
Otros Costos	1,466,212	1,539,523	1,587,248	1,634,865
CGR		457,176	114,572	
Costos incrementales	6,266,721	2,624,448	2,788,988	2,917,202
<b>Costo total</b>	<b>76,119,113</b>	<b>76,861,413</b>	<b>97,839,268</b>	<b>95,991,652</b>
<b>B. SNAR Internacional</b>				
Suministros y Materiales	1,925,587	2,021,866	2,084,544	2,147,081
Gastos de Personal	13,779,767	19,463,445	29,286,778	27,883,165
Servicios prestados por terceros	2,909,421	3,054,892	3,149,593	3,244,081
Mantenimiento	610,816	641,356	661,238	681,076
Seguros y tributos	820,295	836,701	853,435	870,504
Otros Costos	467,346	490,714	505,926	521,104
CGR		134,180	33,627	
Costos incrementales	1,823,450	673,302	673,302	673,302
<b>Costo total</b>	<b>22,336,682</b>	<b>27,316,456</b>	<b>37,248,443</b>	<b>36,020,312</b>
<b>C. Aproximación</b>				
Suministros y Materiales	4,502,674	4,727,807	4,874,369	5,020,600
Gastos de Personal	30,710,126	35,532,044	53,465,309	50,902,904
Servicios prestados por terceros	13,285,946	13,950,244	14,382,701	14,814,182
Mantenimiento	2,290,693	2,405,227	2,479,789	2,554,183
Seguros y tributos	2,333,374	2,380,042	2,427,643	2,476,196
Otros Costos	1,241,302	1,303,367	1,343,772	1,384,085
Costos incrementales	5,284,690	3,165,417	3,509,270	3,929,770
CGR		357,661	89,633	
<b>Costo total</b>	<b>59,648,805</b>	<b>63,821,810</b>	<b>82,572,486</b>	<b>81,081,921</b>
<b>D. Sobrevuelo</b>				
Suministros y Materiales	3,207,705	3,368,090	3,472,501	3,576,676
Gastos de Personal	23,131,281	23,685,378	35,639,550	33,931,471
Servicios prestados por terceros	4,186,183	4,395,492	4,531,753	4,667,705
Mantenimiento	991,656	1,041,239	1,073,517	1,105,723
Seguros y tributos	1,334,621	1,361,313	1,388,539	1,416,310
Otros Costos	787,687	827,071	852,710	878,292
CGR		215,274	53,950	
Costos incrementales	1,943,079	717,475	717,475	717,475
<b>Costo total</b>	<b>35,582,212</b>	<b>35,611,333</b>	<b>47,729,995</b>	<b>46,293,652</b>

Nota: Tasa de crecimiento de acuerdo a la inflación proyectada por el MEF.

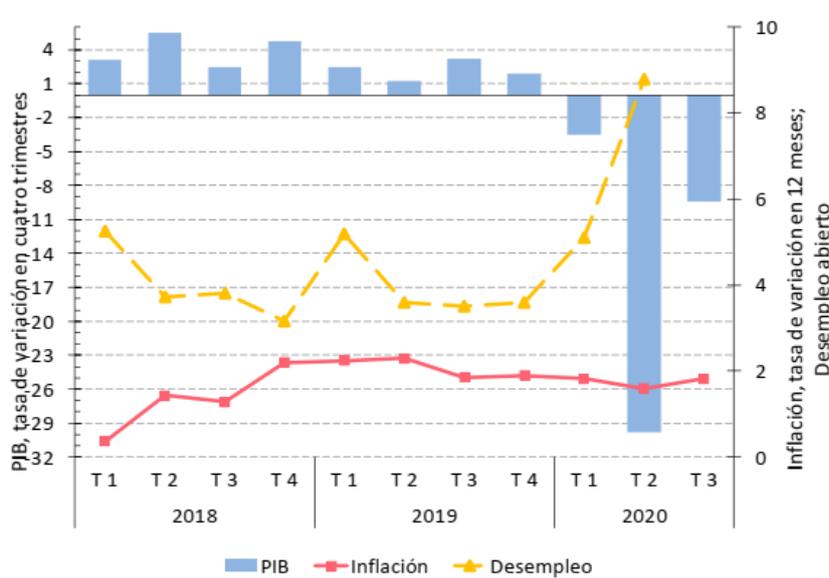
Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del ejercicio 2021.

### IV.3. Promedio de inversiones

61. En primer lugar, hay que recordar que durante el primer trimestre de 2020 se registraron los primeros casos de COVID-19 reportados tanto en el Perú como a nivel mundial.

62. De acuerdo con la información que publica la Organización Mundial de la Salud, los primeros casos de COVID-19, se presentaron entre el 31 de diciembre de 2019 (China) y el 6 de marzo de 2020 en el Perú.
63. A partir de marzo de 2020, el gobierno peruano implementó diversas medidas de carácter sanitario y económico para contener el avance del COVID-19 a nivel nacional, entre las cuales se encuentran las siguientes:
- El 11 de marzo de 2020, se publicó el Decreto Supremo N° 008-2020-SA, que declara la Emergencia Sanitaria a nivel nacional por noventa (90) días calendario y dicta medidas de prevención y control del COVID-19.
  - El 15 de marzo de 2020 se publicó el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, que declara el Estado de Emergencia Nacional a consecuencia del COVID-19, y dispone restringir la libertad de tránsito a nivel nacional. Posteriormente, el Estado de Emergencia Nacional fue ampliado mediante diversos dispositivos legales, hasta el 31 de mayo de 2022 (Decreto Supremo 041-PCM-2022).
64. Las medidas gubernamentales antes mencionadas, implementadas por el gobierno peruano a partir de marzo de 2020 para contener el avance del COVID-19, restringieron las actividades económicas a nivel nacional de manera general, lo que incidió directamente en las operaciones de producción y comercialización de diversas actividades en el primer semestre de 2020.

**Gráfico N° 3 - PIB, inflación y desempleo – 2018 a 2020**



Fuente. CEPAL Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe - 2020

65. Con este dispositivo legal, se dispuso el aislamiento social obligatorio, inicialmente por 15 días. Algunos de las medidas adoptadas fueron la restricción del transporte interprovincial de pasajeros que implicó la suspensión del servicio, por medio terrestre, aéreo y fluvial. Sin embargo el transporte de carga y mercancías sí estuvo permitido y sin mayores limitaciones durante el período de aislamiento social obligatorio.
66. Estas medidas no sólo afectaron a las entidades prestadoras como CORPAC, o a concesionarios como el operador del Aeropuerto Jorge Chávez (AIJCH), sino a todos los sectores de la economía. Además es importante recordar que durante el segundo y tercer trimestre del 2020, la actividad económica en general fue muy afectada, tal como se aprecia en el gráfico N°3.
67. Posteriormente, a partir de mayo de 2020 se dispuso el reinicio de algunas de las actividades económicas suspendidas por el Estado de Emergencia Nacional. En efecto, el proceso de reactivación económica fue establecido en cuatro (4) fases, cada una dirigida a rubros específicos de la actividad económica nacional, y sujeta al cumplimiento de protocolos para la reanudación de operaciones. En particular, se emitieron los siguientes dispositivos legales:

- Decreto Supremo 080-2020-PCM, publicado el 02 de mayo de 2020, que establece el inicio de la Fase 1 y dispone la reanudación de determinadas actividades económicas en el país, como minería, construcción, turismo y comercio.
- Decreto Supremo 101-2020-PCM, publicado el 04 de junio de 2020, que establece el inicio de la Fase 2 y dispone, entre otras medidas, la ampliación de la reanudación de las actividades económicas para centros comerciales, conglomerados y tiendas por departamento, para atención directa al público, con aforo de hasta el 50%;
- Decreto Supremo 117-2020-PCM, publicado el 30 de junio de 2020, que establece el inicio de la Fase 3 y dispone, entre otras medidas, la ampliación de la reanudación de las actividades económicas en tiendas en general, con aforo de hasta el 50%;
- Decreto Supremo 157-2020-PCM, publicado el 28 de setiembre de 2020, que establece el inicio de la Fase 4.

68. Debe quedar claro, que dadas las disposiciones realizadas por el Gobierno, algunas vigentes hasta la actualidad, repercutieron de forma directa y de manera imprevista en la gestión de las operaciones e inversiones de la economía nacional.

69. En forma adicional, la misma declaración de emergencia en las diversas regiones al interior del país, no permitió la realización de los estudios de sitio que los contratistas deben hacer para el desarrollo de sus documentos técnicos tal como el conocido SDD (Solution Design Document) . El SDD también es un requisito y/o hito a cumplir para un pago de un porcentaje de los contratos.

70. Las restricciones impuestas por diversas administraciones a nivel mundial también afectaron las actividades de inversión. Por ejemplo, la crisis de los chips<sup>12</sup>, que ha afectado a los fabricantes de ordenadores, las compañías de videoconsolas, las grandes marcas de teléfonos inteligentes e incluso la industria de la aviación, que vive una de las peores crisis de su historia. Esto ha impedido a las contratistas de

---

<sup>12</sup> <https://www.businessinsider.es/chips-crisis-industria-automovilistica-no-vio-venir-865739>

CORPAC de entregar sus productos en los plazos previstos, dado que ante la escasez de microprocesadores, muchas empresas e industrias se han paralizado.

71. Todos estos eventos implicaron también la: i) suspensión de algunos contratos, hasta la apertura del acceso a las regiones declaradas en emergencia por pandemia por el gobierno central, retrasando la ejecución de inversiones y; ii) problemas con algunos contratos que han sido resueltos, ante la imposibilidad del contratista de cumplir con sus obligaciones.
72. Cómo se comentó en la Audiencia Pública Virtual del 11 de mayo de 2022, CORPAC ha suscrito contratos con empresas para el suministro de sistemas aeronáuticos, tales como radios, radioenlaces, etc por varios millones de dólares, cuyas ejecuciones han sido severamente afectadas por la pandemia dado que el Estado Peruano, dictaminó medidas de control sanitario como la inmovilización regional que generó que las contratistas tengan retrasos en todos los hitos que conforman sus cronogramas de ejecución contractual. Estos hitos están asociados a los pagos, como por ejemplo la entrega de bienes, las instalaciones y las conformidades. De no cumplirse los hitos, no pueden efectuarse los pagos correspondientes, por lo que la ejecución de la inversión es afectada.
73. En ese orden de ideas, mediante Informe N° 00709-2020-JCA-GSF-OSITRAN, el regulador se pronunció respecto a la suspensión de obligaciones del AIJCH, por evento de fuerza mayor.

54. De lo anterior se colige que la ocurrencia de la epidemia del COVID-19 hizo necesario que el Gobierno Peruano implementara una serie de medidas excepcionales y temporales para prevenir la propagación del Coronavirus (COVID-19) y/o mitigar sus efectos en el territorio nacional (aislamiento social obligatorio, cierre de fronteras, preminencia del teletrabajo, regulaciones especiales para el comercio exterior e interior, protocolos sanitarios y similares sectoriales, entre otras medidas), emitiendo una serie de disposiciones normativas y actos administrativos con esta finalidad; por lo que resulta evidente que las distintas normas emitidas para implementar las diversas medidas adoptadas por el Gobierno Peruano, constituyen sólo mecanismos legales de oficialización de las mismas, para su cumplimiento obligatorio por los destinatarios.
55. Ahora bien, para determinar si la ocurrencia de la epidemia del COVID-19, puede configurar como un evento de Fuerza Mayor, en el marco de la cláusula 13.1 del Contrato de Concesión del AIJC, se debe verificar en primer lugar, la configuración de los elementos señalados en el citado numeral respecto a que si el evento se encuentra fuera del control razonable del Concesionario, quien, a pesar de todos los esfuerzos para prevenirla o mitigar sus efectos, causa una demora relevante, o la interrupción en el cumplimiento de cualquier obligación establecida en el presente Contrato. Ello resulta congruente con lo establecido en el artículo 1315 del Código Civil que define al Caso fortuito o fuerza mayor de la siguiente manera:

*"Artículo 1315°.- Caso fortuito o fuerza mayor es la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso."*

74. Finalmente, en los numerales 57 al 60 del citado informe, el regulador declara que la pandemia, provocada por el COVID-19, califica como un evento de fuerza mayor, dado su carácter de evento extraordinario, imprevisible e irresistible.

57. En atención a ello, existirá Fuerza Mayor en tanto nos encontremos ante un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que genere la inejecución de obligaciones o el cumplimiento parcial, tardío y defectuoso respecto a una determinada obligación contractual.

58. Por lo señalado y en concordancia con lo señalado en el numeral 43 de las conclusiones del Informe N° 0102-2020-GAJ-OSITRAN, el cual citamos como referencial para este Contrato; el evento epidemia cumple con las características de extraordinario, imprevisible e irresistible para ser considerado de manera general como evento de Fuerza Mayor, conforme al siguiente detalle:

- *Del carácter extraordinario del evento: La pandemia del COVID-19 es un evento que ordinariamente no se espera, configurándose así, su carácter de extraordinario debido a su alarmante desenvolvimiento e impacto en el Perú y el mundo al ser una enfermedad infecciosa causada por un tipo de coronavirus descubierto recientemente.*

- *Del carácter imprevisible del evento: El brote del COVID-19 y su rápida propagación en distintos países, entre ellos el Perú, es un hecho que, a la fecha de suscripción y durante la ejecución del Contrato de Concesión, las partes no estaban en condiciones de prever, menos aún.*

- *Del carácter irresistible del evento: La aparición del COVID-19 y su propagación constituyen un evento que de manera general no podría haber sido contrarrestada por las partes a pesar de todos los esfuerzos que estas pudiesen haber realizado para evitar su ocurrencia, configurándose de este modo el carácter irresistible del referido evento.*

*En ese sentido, de manera general, en el evento configurado por la pandemia del COVID19, concurren las características de extraordinario, imprevisible e irresistible; no obstante, para declarar la existencia de la Fuerza Mayor siempre resultará necesario identificar cómo el evento repercutió en el cumplimiento de cada obligación en particular."*

59. Cabe precisar que los términos epidemia y 'pandemia' están relacionados. Por lo general, entendemos 'epidemia' como la extensión rápida de una enfermedad. Sin embargo, la palabra hace referencia al incremento importante de afectados por alguna enfermedad en una zona determinada (en este caso Perú). La pandemia es una epidemia que, por su rápida expansión y crecimiento, acaba afectando a distintas zonas del planeta en un periodo de tiempo. La OMS es el organismo encargado de declarar cuándo una enfermedad es considerada pandemia<sup>14</sup>; por lo que se puede asumir que el término pandemia se refiere también a la epidemia señalada en la cláusula 13.1 del Contrato de Concesión del AIJC.

60. En síntesis, de los hechos antes expuestos, estando contemplada expresamente en la cláusula 13.1 del Contrato de Concesión del AIJC, la ocurrencia de una epidemia como una causal de fuerza mayor pactada entre las partes; además de cumplir con las características de extraordinaria, imprevisible e irresistible para ser considerada como evento de fuerza mayor; resulta pertinente calificar de manera general a la epidemia como el evento de Fuerza Mayor para el caso del Contrato de Concesión del AIJC; correspondiendo a efectos de declarar su existencia como tal, respecto de cada obligación afectada solicitada por el Concesionario, efectuar el análisis de la relación o nexo causal con dicho evento.

75. Finalmente OSITRAN, en el numeral 308 del citado informe, determina que sí existe un nexo entre el evento de Fuerza Mayor por ocurrencia del COVID-19 y algunas de las obligaciones que el operador del AIJCH se vio en la imposibilidad de cumplir.

Es decir, la pandemia provocada por el COVID-19 sí fue considerado un evento de fuerza mayor que implicó una demora en el cumplimiento de algunas de las obligaciones que pactadas en la Adenda N°7, por causas no imputables al concesionario del AIJCH.

76. De lo mencionado anteriormente, queda claro que no sólo fueron las disposiciones del gobierno y sus implicancias en la economía que pudieron afectar el normal desarrollo de las actividades de CORPAC, sino que el mismo OSITRAN ha calificado la pandemia del COVID-19, como un evento de fuerza mayor, por lo cual los retrasos ocurridos durante ese período de tiempo no pueden ser imputables a la entidad prestadora.
77. Ahora, respecto a la metodología utilizada por OSITRAN, para la proyección de inversiones, esta consiste en analizar las inversiones programadas por CORPAC y luego aplicar un factor de ajuste, de acuerdo a su nivel de cumplimiento histórico.
78. En el Informe, el Regulador indica en el numeral 288, lo siguiente.

*“288. Adicionalmente, y en línea con el criterio utilizado en la revisión tarifaria anterior, resulta necesario aplicar un factor de ajuste, teniendo en cuenta que la gestión de CORPAC ha evidenciado un nivel de cumplimiento de ejecución de inversiones menor al programado. Así, considerando el porcentaje de ejecución de las inversiones de aeronavegación programadas en los ejercicios 2017 al 2021, la ejecución promedio de las inversiones programadas ascendió a 68%<sup>78</sup>, tal como puede observarse en la Tabla 58”*

**Tabla 7:** Ejecución de las inversiones de los servicios de aeronavegación

**Tabla 58: Ejecución de las inversiones de los servicios de aeronavegación, programadas en el periodo 2017-2021 (en porcentaje)**

	2017	2018	2019	2020	2021	Promedio
Porcentaje de ejecución	100,0%	98,7%	73,1%	30,0%	38,4%	68,032%

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

79. Al respecto hay que mencionar varios puntos relevantes. El primero de ellos es que en el año 2017, el nivel de ejecución de inversiones fue de 118% y no 100% y el

regulador no ha dado ninguna explicación de porqué no consideraron el valor real. Así como se se identifica cuando se ejecuta menos de lo programada, creemos que lo adecuado es reconocer cuando la inversión ejecutada supere a la programación.

80. El segundo punto, la inclusión de los años 2020 y 2021 en el promedio de ejecución de inversiones. Como se ha comentado, el año 2020 es un año completamente atípico. El año 2021, para el tema de ejecución de inversiones también lo ha sido. Como se comentó en la audiencia pública del 11 de mayo, si bien las inversiones estaban programadas, por diversas disposiciones, tanto nacionales como internacionales, no fue posible adquirir los equipamientos dado que no era posible trasladarlos de un país a otro, así como tampoco se pudo viajar por un tiempo a varios países. Si bien desde el 2021, el flujo de operaciones mostró una pequeña recuperación, los ingresos aun se encuentran a niveles por debajo del período pre pandemia (2017-2019).

**Tabla 8:** Indicadores financieros de CORPAC

Detalle (S/)	2019	2020	2021
Ingresos	442 569 036	166 198 099	244 287 480
<i>Variación % respecto 2019</i>		<i>-62%</i>	<i>-45%</i>
Gastos	367 684 150	296 297 002	319 618 649
<i>Variación % respecto 2019</i>		<i>-19%</i>	<i>-13%</i>
Resultado Operativo	74 884 886	-130 098 903	-75 331 169
<i>Variación % respecto 2019</i>		<i>-274%</i>	<i>-201%</i>
EBITDA	132 544 900	-62 789 866	-13 684 510
<i>Variación % respecto 2019</i>		<i>-147%</i>	<i>-110%</i>

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC.

81. Como se aprecia en la tabla 8, durante el 2019, año previo a la pandemia, cuando el volumen de operaciones era similar a años anteriores, CORPAC contaba con EBITDA (Utilidad antes de intereses, impuestos, depreciación. Amortización) positivo. Esto es importante, dado que el EBITDA es un indicador que permite analizar la capacidad de generación de excedentes de una empresa.

82. Cómo lo señala Bravo (2019)<sup>13</sup>, con este indicador “*se puede apreciar la diferencia neta entre ingresos y gastos directamente relacionados con la actividad económica del negocio, siendo posible apreciar la capacidad que tiene la empresa para cumplir con sus obligaciones adicionales, como las financieras. Para su construcción se considera solamente los ingresos generados por el negocio, para luego restar los costos y gastos correspondientes.*”
83. Al revisar los resultados de CORPAC, es de resaltar que, en el período de la pandemia (2020-2021), el EBITDA en ambos años haya sido negativo y con montos menores en 147% y 110%, respecto al 2019. Esto quiere decir, que era económicamente imposible a CORPAC poder realizar la totalidad de las inversiones programadas durante esos dos años.
84. Finalmente, dados los efectos causados por las disposiciones emitidas por el Poder Ejecutivo, la duración del Estado de Emergencia Nacional y sus restricciones, la calificación de la pandemia provocada por el COVID-19 como un evento de fuerza mayor y la no disponibilidad de recursos para realizar la totalidad de las inversiones programadas durante los años 2020 y 2021; se recomienda al Regulador, que el cálculo de la ejecución promedio de las inversiones sólo considere las que fueron realizadas en los años 2017-2019. Con lo que este indicador sería de 97%.

---

<sup>13</sup> Bravo, S. (2019). Indicador de Resultados de una Empresa, el Ebitda. Publicado en el Blog de Inversión e Infraestructura del diario Gestión. Disponible en: <https://gestion.pe/blog/inversioneinfraestructura/2019/08/el-ebitda.html/>

**Tabla 9:** Nivel de Ejecución de inversiones de CORPAC

Detalle (Miles de USD)	2017	2018	2019
Programado	8 851	19 742	24 426
Ejecutado	10 491	19 481	17 847
% Ejecutado	119% <sup>14</sup>	99%	73%
Promedio Ejecución 2017-2019	97%		

Fuente: CORPAC.

#### **IV.4. Transferencia a Contraloría General de la República**

85. CORPAC como empresa estatal de derecho privado se encuentra subordinada al ámbito del FONAFE, tal como se desprende en el artículo 1º de la Ley 27170 - Ley del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado; conforme a ello, le resulta de aplicación las disposiciones emitidas por dicha entidad.

86. Mediante Informe OCI.049.2021.I de fecha 16.11.2021, dirigido al Presidente del Directorio, el Órgano de Control Institucional (OCI) hace de conocimiento la publicación de la Ley N° 31358, que establece medidas para la expansión del control concurrente por parte de la Contraloría General de la República (CGR).

87. Dentro de las principales disposiciones de la referida norma, la primera es que las inversiones que superen los diez millones de soles, son objeto de control concurrente por parte de la CGR.

##### ***“Artículo 1. Objeto de la Ley***

*La ejecución de inversiones que genere el desembolso de recursos públicos y/o garantías financieras o no financieras por parte del Estado, lo que incluye a las obras públicas, las*

<sup>14</sup> Este mayor nivel de ejecución de inversiones, se debe principalmente a

- **Renovación y acondicionamiento del sistema eléctrico Sede Central y Cusco.** Entre los años 2018-2019 se efectuó la renovación y acondicionamiento del sistema eléctrico por el monto de S/88,685,990, que comprende la reposición integral (subestaciones, transformadores, cables, entre otros) y el acondicionamiento del sistema eléctrico en la sede Central y en el Aeropuerto del Cusco, que ha permitido garantizar la operatividad de los servicios de aeronavegación y de las actividades de soporte.
- **Repotenciación de la Red de Radares Secundarios.** Se inició en el año 2018, la repotenciación de los radares secundarios con una inversión de US\$ 8,724,674, proceso programado hasta el año 2021, que permite atender los requerimientos operacionales del servicio de control de tránsito en el espacio aéreo controlado del Perú, incorporando los avances tecnológicos en radar y la funcionalidad del ADS-B.

*inversiones mediante los mecanismos de obras por impuestos y asociaciones público privadas u otros mecanismos de inversión, a cargo de los pliegos del gobierno nacional, regional y local, entidades de tratamiento empresarial, empresas públicas en el ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE), fondos y toda entidad o empresa bajo el ámbito del Sistema Nacional de Control, cuyos montos superen los diez millones de soles, son objeto de control concurrente por parte de la Contraloría General de la República.”*

88. En el artículo 2 de la mencionada Ley, se establece que se deben destinar hasta el 2% de su valor total del proyecto de inversión para la aplicación del mecanismo de control gubernamental en las inversiones.

**“Artículo 2. Financiación del control concurrente**

*2.1. Para la aplicación del mecanismo de control gubernamental en las inversiones a que se refiere el artículo 1 de la presente ley, se destina para su financiamiento hasta el 2% (dos por ciento) de su valor total, desde la fase de formulación y evaluación, incorporando dentro de su estructura de costos, como costos indirectos u otros costos, un rubro denominado Control Concurrente, el cual corresponde al financiamiento de las acciones a ser efectuadas por la Contraloría General de la República bajo dicha modalidad de control gubernamental.*

*2.2. Los pliegos comprendidos en esta modalidad de control gubernamental, habilitan el rubro Control Concurrente dentro de la genérica de gasto 2.6 Adquisición de Activos No Financieros de la categoría del gasto de capital, con cargo al presupuesto institucional de las entidades, como parte de la estructura de componentes a ejecutar.”*

89. Finalmente en el artículo 3, se determina que toda ejecución, de cualquier iniciativa de contratación de bienes y servicios que no constituyan inversión, deben destinar para su financiamiento hasta el 2% del monto convocado, siendo de carácter obligatorio pudiendo incurrir en responsabilidad en caso omita la transferencia.

**“ Artículo 3. Iniciativas de contratación**

*Asimismo, toda ejecución de cualquier iniciativa de contratación de bienes y servicios que no constituyan inversión, por parte de los pliegos del gobierno nacional, regional y local, entidades de tratamiento empresarial, empresas públicas en el ámbito del FONAFE, fondos y toda entidad o empresa bajo el ámbito del Sistema Nacional de Control, cuyos montos convocados superen los diez millones de soles, son objeto de control concurrente por parte de la Contraloría General de la República. Para este efecto, los pliegos comprendidos en dicha modalidad de control gubernamental deben destinar para su financiamiento hasta el*

*2% del monto convocado con cargo a su presupuesto institucional en la categoría de gasto corriente.”*

90. En forma adicional, la CGR ha emitido la Resolución de Contraloría N° 103-2022-CG, donde aprueba la Directiva N° 008-2022-CG/GMPL, Directiva externa que establece disposiciones complementarias de la Ley N° 31358, Ley que establece medidas para la expansión de control concurrente. En la primera Disposición Complementaria Transitoria, se establece que son objeto de control concurrente aquellas inversiones, que a la fecha tengan una ejecución financiera de hasta 80%.

#### **9. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS**

##### **Primera.- Inversiones en fase de ejecución a la entrada en vigencia de la Ley N° 31358**

Las inversiones que, a la fecha de vigencia de la Ley N° 31358, se encontraban en fase de ejecución para el caso de IOARR e inversiones sujetas al ciclo de Invierte.pe o en fase de estructuración, transacción o ejecución contractual para el caso de APP, y con ejecución financiera de hasta 80% (ochenta por ciento), son objeto de control concurrente por parte de la Contraloría.

91. CORPAC ha proporcionado, para fines de la elaboración del presente informe, los procesos considerados en el Plan Anual de Contrataciones de 2021 cuyos montos superan los 10 millones de Soles y que son sujetos de control recurrente por parte de Contraloría, de acuerdo al siguiente detalle.

**Tabla 10:** Plan Anual de Contrataciones de 2021- Montos superan S/ 10 MM

TIPO DE COMPRA O SELECCIÓN	OBJETO DE CONTRATACION	DESCRIPCION DE LOS BIENES, SERVICIOS Y OBRAS A CONTRATAR	VALOR ESTIMADO DE LA CONTRATACION S/.	VALOR ESTIMADO DE LA CONTRATACION US\$	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	2% DEL MONTO A SER CONVOCADO	TOTAL POR FUENTE FINANCIAMIENTO
FOR ENCARGO - OACI	BIENES	ADQUISICION DE SISTEMA DE GESTION DE TRANSITO AEREO ATM (ACC,APP) PARA LA AMPLIACION DEL SERVICIO DE NAVEGACION AEREA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ	13,532,524.55	3,377,221.00	DU 141-2020	270,660.49	1,228,290.43 equivalente al 51.34%
FOR ENCARGO - OACI	BIENES	ADQUISICION DE SISTEMA RADAR MSSR, OPERACION PRM PARA LA AMPLIACION DEL SERVICIO DE NAVEGACION AEREA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ	10,902,030.90	2,720,746.42	DU 141-2020	218,040.82	
FOR ENCARGO - OACI	BIENES	ADQUISICION DE SISTEMA DE VIGILANCIA EN SUPERFICIE A-SMGCS TWR, SMR, MLAT PARA LA AMPLIACION DEL SERVICIO DE NAVEGACION AEREA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ	36,979,965.89	9,228,841.00	DU 141-2020	739,599.32	
FOR ENCARGO - OACI	SERVICIOS	CONTRATACION DEL SERVICIO INTEGRAL DE INSPECCION EN VUELO EN VUELO DE AYUDAS A LA AERONAVEGACION DE CORPAC S.A. PERIODO 2021 - 2023	16,343,951.95	4,078,850.00	RECURSOS PROPIOS	326,879.04	1,164,292.32 equivalente al 48.66%
POR LA ENTIDAD	SERVICIOS	CONTRATACION DE SEGUROS PATRIMONIALES PARA CORPAC S.A	17,127,661.77	4,274,435.18	RECURSOS PROPIOS	342,553.24	
POR LA ENTIDAD	BIENES	ADQUISICION DE SISTEMA DE CONMUTACION DE MENSAJES PARA EL SERVICIO FJO AERONAUTICO	24,743,002.49	6,174,944.47	RECURSOS PROPIOS	494,880.05	
<b>TOTAL</b>			<b>119,629,137.55</b>	<b>29,855,038.07</b>		<b>2,392,582.75</b>	

T.C 17/11/2021 US\$ 1.00 = S/ 4.007

Fuente: CORPAC.

92. Del análisis de la información proporcionada, dado que los tres primeros items están financiados por el el Decreto de Urgencia 141-2020, estos no deben ser considerados para fines del presente informe. De esta información, sólo se reconocerían para el 2022, un monto de S/ 1 164 292, como concepto de transferencias a la CGR por el concepto de control concurrente.
93. En forma adicional, de la revisión de las inversiones consideradas en el modelo de OSITRAN, se analizaron las inversiones programadas para el período 2022-2024 que pudieran ser materia de control concurrente, dada la normativa aprobada. Se encontró una para el 2022, por concepto de Equipos de radio VHF TWR -Dual - Nivel nacional (USD 2.78 MM) y para el 2023, una reposición del sistema de mensajería aeronáutica AMHS por el monto de USD 3.79 MM.
94. De esta manera el total de transferencias que se deben realizar a la CGR en cumplimiento de la Ley N° 31358, se observa en la siguiente tabla.

**Tabla 11:** Montos a transferir en cumplimiento de la Ley 31358

Transferencia CGR	2022	2023
Montos en soles	1,374,419	291,782

Fuente: CORPAC.

#### **IV.5. Gastos de personal**

95. Con respecto a los gastos de personal, en el Informe, OSITRAN comentó lo siguiente:

217. Al respecto, en la presente propuesta de revisión tarifaria, en línea con los criterios considerados en la revisión del año 2017, para el año 2022 se toma como base los gastos de personal aprobados por el directorio de CORPAC, debido a que estos toman como base el presupuesto que les ha aprobado FONAFE. Mientras que, para los años 2023 y 2024, se consideran las proyecciones que realizó CORPAC en su propuesta tarifaria (ver Tabla 26), y no la presentada mediante la Carta N° GG.137.2022.O/6, debido a que estas proyecciones son más conservadoras; esto en línea con el hecho de que el presupuesto que aprueba FONAFE, por lo general, es menor al propuesto por CORPAC<sup>60 61</sup>.

96. Sobre el particular, es preciso comentar que OSITRAN según el presente numeral, está considerando las proyecciones contempladas en el año 2021, y no las proyecciones del año 2022, puesto que considera que las proyecciones anteriores (año 2021) son más conservadoras, considerando que FONAFE al aprobar el presupuesto, por lo general es menor al presupuesto propuesto por CORPAC.

97. Al respecto, es preciso comentar que el considerar las proyecciones presentadas en el ejercicio 2021 actualmente inducen a error, puesto que este escenario proyectaba los posibles compromisos a ser asumidos por CORPAC para ese ejercicio y los subsiguientes.

98. Adicionalmente, las proyecciones presentadas en la Carta N° GG.137.2022.O/6 para el ejercicio 2022, se ajustan más a la realidad que atraviesa actualmente la empresa, debido a que, al ser el ejercicio 2021 un ejercicio atípico casi similar al del periodo 2020, no se llegaron a concretar las contrataciones de personal técnico – operativo necesario, así como también los compromisos a asumir por la empresa, lo cual hizo que las metas previstas, se deban reprogramar para los ejercicios 2022 (Aprobado por FONAFE), 2023 y 2024.

**Tabla 12: Proyección de gastos de personal**
**RESUMEN DE NECESIDADES GERENCIA DE OPERACIONES AERONÁUTICAS**

Área	Detalle	Categoría	Rem. Básica	Estimación de Fecha de Ingreso	N° Cantidad de Personal Proyectada				
					2021	2022	2023	2024	2025
	Viene del Año Anterior						40	465	579
ASTA	Promoción CTA 26 y 27	C3	S/4,200	Dic-21	25				
	Promoción CTA 28 y 29	C3	S/4,200	set-22		40			
	Promoción CTA 30 y 31	C3	S/4,200	Ene-23			50		
	Promoción N°1 Especialistas Aeronáuticos	O2	S/2,700	Ene-23			25		
	Promoción CTA 32 y 33	C3	S/4,200	Mar-23			50		
	Promoción CTA 34 y 35	C3	S/4,200	May-23			50		
ANPA	Diseñadores de Procedimientos de Vuelo	C1	S/6,240	Ene-23 / Ene-24			3	3	
ACOM	SUPERVISOR COMUNIC. AMHS-AFTN ACOM - LIMA	O1	S/2,800	Ene-23 / Ene-24			4	2	
	OPERADOR COMUNIC. AMHS-AFTN ACOM - LIMA	O2	S/2,700	Ene-23 / Ene-24			19	1	
	OPERADOR COMUNIC. AMHS-AFTN ACOM - PROV.	O2	S/2,700	Ene-23 / Ene-24			51	24	
AEA	OPERADOR DE ESTACIONES AERONAUTICA SEDE LIMA	O2	S/2,700	Ene-23 / Ene-24			13	11	
	OPERADOR DE ESTACIONES AERONAUTICA SEDE PROV. 1	O2	S/2,700	Ene-23 / Ene-24			40	20	
	OPERADOR DE ESTACIONES AERONAUTICA SEDE PROV. 2	O2	S/2,700	Ene-23 / Ene-24			0	13	
AMET	Supervisor de Estación Meteorológica EEM	O1	S/2,800	Ene-23			5	-	
	Técnico en Meteorología EEM	O2	S/2,700	Ene-23 / Ene-24			7	5	
	Supervisor de Servicios MET EPC	O1	S/2,800	Ene-23 / Ene-24			3	2	
	Pronosticador MET OVM EPC	P1	S/3,900	Ene-23 / Ene-24			12	8	
	Supervisor de Serv. MET Clima EPC - CLIMATOLOGÍA	O1	S/2,800	Ene-23			1		
	Pronosticador MET (Clima) EPC - CLIMATOLOGÍA	P1	S/3,900	Ene-23 / Ene-24			1	1	
	Técnico en MET (Clima) EPC - CLIMATOLOGÍA	O2	S/2,700	Ene-23 / Ene-24			1	1	
AIA	SUPERVISORES AIA	O1	S/2,800	Ene-23			5		
	ESPECIALISTAS AIS/ARO	O2	S/2,700	Ene-23 / Ene-24 / Ene-25			76	20	10
	ESPECIALISTAS PUBLICACIONES AERONÁUTICAS	O2	S/2,700	Ene-23 / Ene-24			8	2	
	CARTÓGRAFOS	P1	S/3,900	Ene-23 / Ene-24			1	1	
<b>N° TOTAL DE NECESIDADES GOA</b>					<b>25</b>	<b>40</b>	<b>465</b>	<b>579</b>	<b>589</b>

	2021	2022	2023	2024	2025
VALORIZACION POR TIPO DE SERVICIO					
AERONAVEGACION	91,080,039	98,185,563	153,219,325	143,745,556	138,389,553
AEROPORTUARIO	23,659,235	27,255,508	33,940,832	34,533,022	34,533,022
MIXTO	35,559,023	41,030,861	51,209,734	53,036,780	53,036,780

Fuente: CORPAC.

99. CORPAC mediante Memorando GCNA.GOA.080.2022, detalla a continuación, los puntos relevantes que sustentan la necesidad inmediata de contar con el personal idóneo necesario para asumir los proyectos de gran envergadura, como son la nueva Torre de Control y 2da Pista del Aeropuerto Int'l "Jorge Chávez", el nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC) y cubrir una parte el déficit de personal necesario cubrir el servicio técnico y las regulaciones aeronáuticas idóneo en cada unidad orgánica a nivel nacional.

## **Toma de decisiones en la Formulación del Presupuesto de Gastos de Personal para el Año 2022**

100. Al respecto, considerando la urgente necesidad que tiene CORPAC por contar con personal para la implementación de los proyectos de la empresa tales como la operación y mantenimiento de los nuevos equipos a instalarse con la “Ampliación de los Servicios de Navegación Aérea del AIJCH” y nuevo Aeropuerto Internacional de “Chincheró”- Cusco, así como ir cubriendo progresivamente la brecha (déficit) de personal técnico – operativo, que se presenta desde hace muchos años atrás a nivel nacional, y al no contar con plazas vacantes contempladas en el Cuadro de Asignación de Personal, resulta necesario prever la contratación de personal técnico – operativo por incremento de actividad.
101. No obstante, se debe precisar que, para CORPAC resulta imprescindible contar con contratación de más personal en su totalidad. Es por esta razón que la Alta Dirección de CORPAC, quienes se encargan de evaluar y elaborar la Formulación del Presupuesto de Gastos de Personal, consideraron pertinente que para el presente ejercicio 2022, se efectúen solo parte de las contrataciones necesarias, y que el resto de personal necesario se reprogramen para los años 2023, 2024 y de ser el caso para el año 2025.
102. En ese contexto, dados los nuevos proyectos que se realizarán como la nueva Torre de Control, la 2da Pista del Aeropuerto Int'l “Jorge Chávez”, el nuevo Aeropuerto Internacional de Chincheró – Cusco (AICC) y cubrir el déficit de personal necesario en cada unidad orgánica a nivel nacional, el requerimiento de personal es de gran magnitud.
103. Para ello, a continuación, se expone los argumentos por los cuales son necesarias dichas contrataciones a nivel de cada unidad orgánica requerida.
104. Para la Gerencia de Tecnología Aeronáutica (GTA), se pretende cubrir las necesidades de personal de manera progresiva, estableciendo que, para el ejercicio 2022 se contraten 35 personas adicionales, para el ejercicio 2023 se contraten otras 45 personas adicionales y para el 2024 se contraten 12 personas adicionales, con

la finalidad de ir mitigando progresivamente la brecha actual (déficit) para atender la operatividad y mantenimiento de los equipos de navegación aérea además de la nueva Torre de Control, 2da Pista del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” y el Aeropuerto Internacional de Chincheros, haciendo un total de personal técnico adicional al ejercicio 2024 de 92 puestos, las cuales se reflejan en el siguiente detalle:

**Tabla 13:** Cantidad de personal necesario de la GTA

Detalle	Categoría	Rem. Básica	Estimación de Fecha de Ingreso	N° Cantidad de Personal Proyectada		
				2022	2023	2024
Viene del Año Anterior					35	80
TECNICO PROFESIONAL ELECTRÓNICO CNS II	O2	S/2,700	Oct-22	15		
TECNICO ESPECIALISTA ELECTROMECAÁNICO						
ING. ELECTRÓNICO	P1	S/3,900	Oct-22	5		
ING. SISTEMAS						
ING. ELECTROMECAÁNICO						
SUPERVISOR TÉCNICO	O1	S/2,800	Ene-23	1	1	
TECNICO PROFESIONAL ELECTRÓNICO CNS II	O2	S/2,700		14	44	
TECNICO ESPECIALISTA ELECTROMECAÁNICO						
TECNICO PROFESIONAL ELECTRÓNICO CNS II	O2	S/2,700	Ene-24			11
TECNICO ESPECIALISTA ELECTROMECAÁNICO	O2		Ene-24			
SUPERVISOR TÉCNICO	O1	S/2,800	Ene-24			1
<b>N° TOTAL DE NECESIDADES GTA</b>				<b>35</b>	<b>80</b>	<b>92</b>

Fuente: CORPAC.

**Tabla 14:** Valorización del personal necesario de la GTA

VALORIZACIÓN						
Detalle	Categoría	Rem. Básica	Estimación de Fecha de Ingreso	Importes Adicionales a los Gastos de Personal		
				2022	2023	2024
Viene del Año Anterior					S/1,128,294	S/5,946,673
TECNICO PROFESIONAL ELECTRÓNICO CNS II	O2	S/2,700	Abr-22	S/754,908	S/1,587,319	
TECNICO ESPECIALISTA ELECTROMECAÁNICO						
ING. ELECTRÓNICO	P1	S/3,900	Oct-22	S/52,041		
ING. SISTEMAS						
ING. ELECTROMECAÁNICO						
SUPERVISOR TÉCNICO	O1	S/2,800	Ene-23	S/28,734	S/239,527	
TECNICO PROFESIONAL ELECTRÓNICO CNS II	O2	S/2,700		S/292,611	S/2,991,533	
TECNICO ESPECIALISTA ELECTROMECAÁNICO						
TECNICO PROFESIONAL ELECTRÓNICO CNS II	O2	S/2,700	Ene-24			S/848,822
TECNICO ESPECIALISTA ELECTROMECAÁNICO	O2		Ene-24			
SUPERVISOR TÉCNICO	O1	S/2,800	Ene-24			S/201,423
<b>N° TOTAL DE NECESIDADES GTA</b>				<b>S/1,128,294</b>	<b>S/5,946,673</b>	<b>S/6,996,918</b>

Fuente: CORPAC.

105. Es importante señalar que, las indicada necesidades de personal adicional para el 2022, responde principalmente a brindar una parte del soporte técnico para el nuevo equipamiento a instalarse en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, donde se encuentran en ejecución los proyectos de la 2da Pista de aterrizaje y la construcción de la Nueva Torre de Control.
106. De otro lado, las necesidades programadas para los ejercicios 2023 y 2024, responden a la necesidad de poder ir cubriendo progresivamente la brecha del déficit de personal técnico para las diferentes actividades de los sistemas y equipos de navegación aérea a nivel nacional, el completamiento del personal necesario para el proyecto del Aeropuerto Jorge Chávez y la implementación del Aeropuerto Internacional de Chincheros AICC (considerando solo el personal faltante en el escenario que el actual aeropuerto Velazco Astete de Cusco deje de operar con el inicio de la puesta en servicio del AICC).
107. Este requerimiento de personal, tiene como uno de sus objetivos, reducir progresivamente las reiteradas Discrepancias Críticas (no conformidades con lo estipulado en la Regulaciones Aeronáuticas del Perú) comunicadas por la Dirección

de Seguridad Aeronáutica de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), respecto de la carencia y/o déficit de personal técnico a nivel nacional para atender los aeródromos durante sus horas de operación<sup>15</sup> (sea cubriendo en mayor grado el horario de operación y/o facilitando un técnico en aquellos aeropuertos que la fecha no disponen de ninguno), la cantidad suficiente para efectuar las diversas actividades del servicio técnico<sup>16</sup> y la debida Certificación del personal técnico según el Programa de Instrucción ATSEP<sup>17</sup> establecido. Esta acción está orientada a reducir las infracciones a la RAP 310 y al cumplimiento de la delegación de funciones<sup>18</sup> y a la Resolución Directoral N° 235-2013-MTC/12, sobre delegación a CORPAC de las actividades de administrar y operar los servicios de navegación aérea en los aeródromos públicos, en materia de personal técnico CNS y servicios, y por ende a la aplicación a CORPAC de las sanciones establecidas en el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas<sup>19</sup>.

---

<sup>15</sup> RAP 310 – Segunda Edición, publicada el año 2018:

*“2.7.12 El proveedor deberá garantizar, bajo responsabilidad, la prestación, calidad y continuidad de los servicios asegurándose, para este fin, de contar con el apoyo técnico necesario durante todas las horas de operación del aeródromo.”* Debe entenderse que el “proveedor” es CORPAC.

<sup>16</sup> RAP 310 – Segunda Edición, publicada el año 2018:

*“2.7.1 Personal ATSEP: El CNSP debe asegurarse que cuenta con la cantidad suficiente de personal, con experiencia, calificado en los sistemas a su cargo para las actividades de gestión, supervisión, operación y mantenimiento de los sistemas CNS, de manera que garantice la continuidad y la seguridad de las operaciones aéreas. (debe entenderse que el “CNSP” es CORPAC S.A)”*

*“2.7.10 El proveedor es responsable por mantener y controlar los siguientes valores de disponibilidad como mínimo: ” (que para el caso de los sistemas de comunicaciones móviles VHF y fijos es del 99.99%, los mismos que operan en todos los aeropuertos).*

*“2.7.11 El CNSP debe asegurarse que las radioayudas para la navegación y los sistemas de comunicaciones y vigilancia de los tipos especificados 2.1, cuentan con fuentes adecuadas de energía y medios de asegurar la continuidad del servicio. A continuación, se muestran los tiempos máximos de conexión: ” (que para el caso de las comunicaciones aeronáuticas de APP (y TWR) para todos aeropuertos deben ser ininterrumpidos).*

<sup>17</sup> RAP 310 – Segunda Edición, publicada el año 2018:

*“2.6.1 El CNSP debe garantizar que solamente personal ATSEP debidamente certificado y cualificado realice las labores de gestión, supervisión, operación y mantenimiento de todos los sistemas CNS .....”*

*“2.6.2 Para lograr y mantener su certificación ATSEP el personal técnico debe culminar de manera satisfactoria lo requerido en el Volumen I Apéndice 2 de esta regulación”*

<sup>18</sup> (2da Edición publicada el año 2018: Servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas).

<sup>19</sup> Resolución Directoral N° 235-2013-MTC/12 del 11/06/2013

*“Artículo 1.- Delegar a la Corporación Peruana de Aeropuertos y aviación comercial S:A: -CORPAC las actividades de administrar y operar los servicios de navegación aérea en los aeródromos públicos así como en los espacios aéreos designados para tal propósito , de conformidad con lo indicado en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, RAP 303 “Servicio Meteorológico para la*

108. Ello permitirá cubrir parte de las “líneas libres” de turno en las Sedes Callao y Provincias, y en consecuencia, reducir las horas de sobretiempo que se vienen produciendo desde hace años para cubrir dichas líneas con el mismo personal de turno y reducir la fatiga del personal técnico producidas por la permanente cobertura de turnos, en especial en sus días libres.
109. Otro objetivo que se busca con la reducción de la brecha de personal, es coadyuvar al cumplimiento de la “Actividad Estratégica Institucional” AIE 3.10 (establecido en el PEI inicial 2017-2021 de CORPAC), sobre el Programa de Mantenimiento de los Equipos de Aeronavegación; así como otros Indicadores de Actividades del Plan Estratégico Institucional (PEI) vinculadas a la oportuna y eficiente ejecución de proyectos de inversión y de aquellos no ligados a proyectos de inversión, entre ellos principalmente la ejecución permanente del programa de reposición de equipos y sistemas (por vencimiento de su vida útil, vigencia tecnológica o nuevos requerimientos de funcionalidades operativas) y/o ampliación de servicios de navegación, necesarios para ir cerrando las brechas de calidad y cobertura del PEI.
110. Para la Gerencia de Operaciones Aeronáuticas(GOA), sus necesidades se estimaron en razón a la programación del inicio de los Cursos de Formación de Controladores de Tránsito Aéreo y Especialistas Aeronáuticos, los cuales son ejecutados por el Centro de Instrucción de Aviación Civil – CIAC de CORPAC.
111. Es importante precisar, que actualmente no se cuenta con el personal idóneo de Controladores de Tránsito Aéreo y Especialistas Aeronáuticos, más aún con la implementación de los proyectos de la 2da Pista de aterrizaje y la construcción de la Nueva Torre de Control.

---

*Navegación Aérea”, RAP 304 “Cartas Aeronáuticas”, RAP311 “Servicios de Tránsito Aéreo”, RAP 310 “Telecomunicaciones Aeronáuticas” y RAP 315 “Servicio de Información Aeronáutica”.  
“Artículo 11.- En su calidad de proveedor de servicios de navegación aérea en el territorio nacional CORPAC y su personal aeronáutico a su cargo, deberá dar estricto cumplimiento a las normas y requisitos considerados en la Regulaciones Aeronáuticas del Perú - RAP relacionadas con su actividad, quedando sujetos al fuero de la Junta de Infracciones, según lo dispuesto por el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, aprobado con resolución Ministerial N°361-2011-MTC/02, o la norma que lo reemplace”.*

112. Al respecto, la Resolución Directoral N° 235-2013-MTC/12, en su art. 1° delega a CORPAC las actividades de administrar y operar los servicios de navegación aérea en los aeródromos públicos, así como en los espacios aéreos designados para tal propósito.
113. Tal es así, que CORPAC en el aspecto de Servicio de Control de Tránsito Aéreo, cuenta con personal ATM (CTA's) que realiza su actividad en sede principal de Lima y sedes aeroportuarias controladas. Estas labores se ejecutan de manera ininterrumpida y en los turnos correspondientes las 24 horas del día o dependiendo del horario de operación del aeropuerto. Sus funciones se enmarcan por la licencia y habilitaciones obtenidas (radar o control por vigilancia, área, aproximación y aeródromo), licencias otorgadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), tal como lo dispone la RAP 65 y RAP 67.
114. Por lo que la actual y futura brecha de personal de control de tránsito aéreo, principalmente responde al déficit de personal operativo, que necesariamente se tiene que ir cubriendo progresivamente con el ingreso de nuevos CTA a través de Cursos Básicos de Control de Tránsito Aéreo, los cuales permiten no solo la cobertura de posiciones operativas sino también la cobertura de posiciones dejadas por CTA activos que deben especializarse en control radar para cubrir posiciones en el centro de control de tránsito aéreo de Lima.
115. Los nuevos CTA una vez habilitados deberán ser contratados por CORPAC S.A con las contrataciones autorizadas por FONAFE, debido a que CORPAC carece de plazas y considerando que los retrasos en este proceso de reposición de personal afectan los objetivos de la empresa.
116. Asimismo, los nuevos proyectos a ser ejecutados por la Empresa y el crecimiento económico del país, han generado un incremento significativo de las operaciones aéreas, los cuales también requieren ampliar a su vez la plantilla de CTA's a nivel nacional.
117. Finalmente, la cobertura del requerimiento de personal operacional permitirá a CORPAC atender los próximos grandes proyectos como son la "Implementación del servicio de control de tránsito aéreo para el funcionamiento de las dos pistas

paralelas en el AIJCH, atender el incremento del tránsito aéreo en el país con la ampliación de las horas de operación de los aeropuertos de provincias, implementar el servicio de control de tránsito aéreo en el Aeropuerto de Chinchero-Cusco.

118. Estos requerimientos tienen por finalidad cumplir los requisitos exigidos por OACI, MTC/DGAC donde las necesidades mínimas en cada aeródromo controlado se definen con base en los factores operacionales que determinan los recursos humanos necesarios para mantener la función operacional de una instalación.
119. Así mismo, según información proporcionada por CORPAC, las nuevas promociones de CTAS tendrán un periodo de familiarización de cuanto tiempo y primero laborarán en el control de aeródromo. Estas nuevas promociones tienen un periodo de familiarización aproximado de 6 meses. Este periodo de familiarización generalmente lo han realizado en aeródromos de provincias.
120. De la información revisada, CORPAC considera que la mejor solución para el cumplimiento de los requerimientos de la RAP 311 Tercera Edición es la dotación completa del personal de controladores de tránsito aéreo en el centro y torre de control para fines del año 2025, lo que permitiría regresar a la modalidad de 4x1 en la rotación de turnos.
121. Esto significa que para aquel año, en el centro de control se cuente con 138 ATCOs (8 supervisores, 100 controladores de área y 30 controladores de aproximación. Todos habilitados en control por vigilancia); y, en la torre de control se cuente con 60 ATCOs. En total 198 controladores.
122. Sin embargo, debido a la situación actual de falta de personal, CORPAC ha planificado cumplir con los requisitos de la RAP 311 para fines del 2024, en lo que se refiere al límite prescriptivo, de acuerdo al Apéndice 14 en lo relacionado a los límites prescriptivos máximos y mínimos para dependencia Tipo; y el año 2025 contar con una plantilla de controladores completa.
123. Para esto se propone establecer como límite máximo 36 horas de trabajo adicional por cada ATCO durante el mes, los que sumados a la jornada normal de

144 horas al mes no sobrepasaría del límite de 180 estipulado en la RAP 311 apéndice 14.

124. Estos cursos de especialización radar área y aproximación por vigilancia; así como los traslados de personal para laborar en la torre de control del aeropuerto Jorge Chávez se desarrollarán por medio de concursos internos en Lima y Provincias.

**Figura 1 – Cursos para Controladores Aereos.**

ACTIVIDAD: CURSO DE ESPECIALIZACION y TRASLADOS	AÑO INICIO	AÑO HABILITACION	NRO ATCOS	RESPONSABLE
ESPECIALIZACION RADAR AREA POR VIGILANCIA	MAY 2022	MAYO 2023	30	GOA/GGTH
TRASLADO A LIMA TORRE DE ATCOS DE PROVINCIAS	JUL 2022	FEB 2023	10	GOA/GGTH/GCA
ESPECIALIZACION RADAR AREA POR VIGILANCIA	ABR 2023	ABR 2024	30	GOA/GGTH
ESPECIALIZACION RADAR APROX POR VIGILANCIA	ABR 2023	ABR 2024	15	GOA/GGTH
TRASLADO A LIMA TORRE DE ATCOS DE PROVINCIAS	JUL 2023	FEB 2024	10	GOA/GGTH/GCA
ESPECIALIZACION RADAR APROX POR VIGILANCIA	ABR 2024	ABR 2025	15	GOA/GGTH
ESPECIALIZACION RADAR AREA POR VIGILANCIA	ABR 2024	ABR 2025	30	GOA/GGTH
TRASLADO A LIMA DE TORRE ATCOS DE PROVINCIAS	JUL 2024	FEB 2025	10	GOA/GGTH/GCA
<b>TOTAL</b>			<b>150</b>	

Fuente: CORPAC

125. En forma complementaria, el área de estaciones aeronáuticas, ha planificado los siguientes requerimientos de personal:
- Operadores de Estación Aeronautica (OEA). En total se necesitan 24 personas, de las cuales cuentan con 13 en la actualidad. El déficit es de 11 OEA.
  - Operadores de Dependencia AFIS. Existe la necesidad de cubrir el déficit de Operadores AFIS, para asegurar los Servicios de Navegación Aérea integrados al AFIS, que brindan en los 16 Aeródromos AFIS (Andahuaylas, Anta-Huaraz, Atalaya, Chachapoyas, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjui, Mazamari, Moquegua, Rioja, Talara, Tingo María y Yurimaguas). En la actualidad laboran 39 personas y se requieren 59.

- c. Jefe de equipo de operaciones. Los Operadores AFIS, también realizan las actividades de un Jefe de Operaciones en el Aeródromo AFIS, donde laboran. Se requieren cubrir 10 plazas.

126. Adicionalmente, el personal necesario por area de información aeronáutica, ha formulado los siguientes requerimientos:

- a. Supervisores AIS. Si bien están completos, se requerirá contratar a uno en los próximos años.
- b. Especialistas AIS Lima. La oficina de planeamiento de vuelo de lima cuenta con 5 turnos los 24/7 por los 365 días; cada turno cuenta con 5 posiciones (Supervisor de turno, AIS/AD, AIS/NOF, ARO1 y ARO2) que en total se debería de contar con 25 especialista. Actualmente la oficina de planeamiento de vuelo ARO/AIS cuenta con 21 especialistas.
- c. Especialista AIS/ARO aeródromos controlados del Perú (excepto Lima). El servicio ARO/AIS se brindan en todos los 16 aeródromo controlados del Perú (exceptuando Lima) donde se debería contar con 4 especialistas por aeródromo con un total de 64 especialistas. En la actualidad cuentan con 55 especialista con un déficit de 9 especialistas,
- d. Especialista AIS de la oficina de publicaciones aeronáuticas. La oficina de publicaciones aeronáuticas actualmente se está implementando con un nuevo sistema integral de carga de información aeronáutica, en la cual consiste de 4 posiciones (GEN, Aeródromo, ENR) en la cual se necesitaría para cubrir por 6 especialistas PUB. En la actualidad se cuenta con 4 especialistas desarrollando las funciones, teniendo un déficit de 4 especialistas AIS/PUB.

127. El área de meteorología, cuenta con 18 profesionales y se requieren 30 en total. Asi mismo para el equipo de estación metereológica para el AICC se requieren 5 técnicos en meteorología. Para el caso de la segunda pista de aterrizaje del AIJCH, se necesitan 1 supervisor de de estación metereológica y 5 técnicos en meteorología.

#### IV.6. Doble Penalización

128. El Regulador, para estimar la base de capital fijo, menciona que CORPAC durante el período 2017-2020 ha evidenciado un nivel menor de ejecución de inversiones al programado, corresponde realizar un ajuste debido al cobro de tarifas por una inversión no ejecutada.
250. No obstante, como se verá más adelante, la empresa ha evidenciado un nivel de cumplimiento de ejecución de inversiones menor al programado, existiendo inversiones proyectadas que no se llegaron a realizar o que fueron parcialmente ejecutadas de acuerdo con el plan.
251. Así, en la medida en que las tarifas fijadas en el año 2017 se establecieron sobre la base de gastos proyectados a ser incurridos por CORPAC durante la vigencia de dichas tarifas, entre los que se incluye el gasto en depreciación y/o amortización (consumo de capital fijo – CKF), tanto de la base de capital existente al 2016 como de las inversiones programadas en el plan de inversiones respectivo, resulta pertinente cuantificar qué parte de los ingresos efectivamente percibidos por CORPAC por el cobro de las tarifas correspondería al consumo del capital fijo de las inversiones no ejecutadas. Ello a efectos de realizar un ajuste sobre las bases de capital existente que serán consideradas en el año base de los flujos de caja en la presente revisión, en la medida en que las tarifas fijadas en la revisión tarifaria del año 2017 han venido financiando el CKF de los activos contenido en el plan de inversiones, tanto de los ejecutados como de los no ejecutados.
129. Así mismo, el Regulador menciona que dicho mecanismo está contemplado en el RETA. Este ajuste, según lo explica OSITRAN consiste en sustraer un monto de Consumo de Capital Fijo (CFK) no ejecutado. Este monto será una *proxy* de los recursos cobrados por CORPAC pero destinados a inversiones, que finalmente no se realizaron.

*La resolución de fijación o revisión tarifaria podrá incorporar mecanismos de ajustes de tarifas, en caso no se ejecuten las inversiones a ser financiadas por éstas, sin perjuicio de las sanciones que puedan resultar de acuerdo con la normativa aplicable. El mecanismo de ajuste considerará, entre otros, el costo de oportunidad de los recursos destinados a las inversiones no ejecutadas."*

[El énfasis es nuestro.]

253. Por tanto, teniendo en consideración que CORPAC no ha ejecutado la totalidad de las inversiones programadas en la revisión tarifaria del año 2017, y por cuyo CKF se ha venido cobrando en las tarifas aplicadas por la prestación de los servicios, se realizará un ajuste en las bases de activos existentes mediante la sustracción de un saldo por CKF no ejecutado, el cual resultará equivalente al monto de los ingresos efectivamente cobrados entre los años 2017 y 2020, neto del pago de contribuciones (aporte por regulación y pago a la DGAC, según corresponda) y los costos operativos de los servicios regulados, además del gasto en impuesto a la renta<sup>69</sup>, todo ello expresado en valores del año 2021, empleando la tasa WACC estimada para la presente revisión, con la finalidad de considerar el costo de oportunidad de los recursos destinados a las inversiones no ejecutadas, de acuerdo con el RETA.

130. Al respecto consideramos que si bien, el RETA contempla la posibilidad de poder incorporar mecanismos de ajustes de tarifas en caso no se ejecuten las inversiones programadas, el mismo RETA no establece cual o cuáles son estos mecanismos de ajuste.
131. Es importante resaltar que en el mismo RETA se establecen los mecanismos aplicables en los procedimientos tarifarios. Estos consisten en costos incrementales, costos marginales de largo plazo, costos totalmente distribuidos, disposición a pagar, *benchmarking*, empresa modelo eficiente, costo de servicio y precio tope. Todos estos mecanismos son explicados brevemente e incluso algunos como el costo de servicio y precios tope, incluyen criterios metodológicos.
132. Como se explica en el Informe, el Regulador determinará la metodología a utilizar en el proceso de revisión tarifaria correspondiente y que están definidas en los Anexos I y II del RETA.
85. Por su parte, el artículo 16 del mencionado cuerpo normativo dispone que corresponde al Ositrán determinar la metodología con la cual se realizará la propuesta de fijación o revisión tarifaria; acotando que, en el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, el Ositrán podrá regular por costo de servicio, por tarifas topes o máximas, entre otros. Dichas metodologías se encuentran definidas en los Anexos I y II del RETA.
133. Para el presente procedimiento de revisión tarifaria, no se encuentra especificado en el RETA, mayor detalle sobre cuáles son los mecanismos de ajustes que puede utilizar el regulador.
134. Es importante recordar que uno de los principios del RETA es la transparencia, en la cual se debe garantizar a los legítimamente interesados, el acceso a la información. Sin embargo, dado que dichos mecanismos de ajuste utilizados por el OSITRAN no se encuentran especificados en el RETA, la entidad prestadora no cuenta con toda la información, de forma previa, para realizar una adecuada evaluación y propuesta tarifaria.
- 9. Transparencia:** *En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria, el Ositrán garantizará el acceso a la información de los legítimamente interesados, mediante los mecanismos de publicidad y participación, establecidos en el presente Reglamento. En el caso de infraestructuras deficitarias, el Ositrán buscará hacer transparentes las fuentes de financiamiento, distinguiendo aquellas fuentes distintas a las tarifas.*

135. En ese orden de ideas, lo primero que se sugiere al Regulador y en concordancia con la solicitud de revisión del RETA, es aprovechar esa oportunidad e identificar y brindar mayores detalles sobre estos mecanismos de ajustes de tarifas que puede utilizar el OSITRAN, así como las condiciones en que se pueden emplear.
136. Al analizar el Informe de OSITRAN y evaluar el mecanismo de ajuste utilizado por el Regulador, nos encontramos con una serie de inconsistencias que deben resolverse, para que el mencionado mecanismo pueda cumplir su objetivo.
137. El principal problema de este mecanismo es que, dado los supuestos sobre la formulación del modelo, al final el resultado es la implementación de una doble penalización a la entidad prestadora.
138. La primera penalización, es la utilizada al momento de calcular un valor promedio de ejecución de inversiones. La entidad prestadora presenta su cronograma de inversiones y el Regulador, con base a la información histórica, calcula un porcentaje de ejecución de las mismas y utiliza ese valor para ajustar la programación presentada.
139. La segunda penalización, es el al momento de estimar el saldo por consumo del CFK no ejecutado. OSITRAN comenta que *"(…), si al total de ingresos percibidos se le descuentan los costos de operación, el saldo restante debería permitir reconocer el CFK de los activos empleados en la prestación de los servicios. No obstante, en un escenario de nivel de cumplimiento de ejecución de inversiones menor al programado, si a dicho saldo se le descuenta los gastos efectivos por concepto de depreciación y amortización, el nuevo saldo resultante correspondería al CFK de las inversiones no ejecutadas."* Se durante el período en análisis, el nivel de ejecución de inversiones es menor al programado, se tiene un nuevo saldo por CFK de inversiones no ejecutadas, que será correspondiente **a todo el período.**
140. Es en esa parte que el modelo tiene posibilidad de mejorarse. Supongamos un escenario, en el cual, el horizonte de evaluación es de 4 años. En los tres primeros años, el nivel de ejecución de inversiones es de 100%. Y en el cuarto año, dicho ratio fue de 50%. En forma razonable, sólo debería aplicarse el mecanismo de ajuste al año donde se obtuvo menores inversiones a las programadas. Sin

embargo, el mecanismo propuesto por OSITRAN calcula el saldo para todo el período, incluso para aquellos años, en los cuales se cumplió a cabalidad con las inversiones programadas. Con lo cual, el resultado final es una penalización mayor a la que en realidad ha ocurrido. Entonces, por un lado se ajustan las inversiones programadas por un promedio histórico de ejecución de inversiones, y por otro lado se castiga al flujo de caja por ese menor nivel de ejecución de inversiones de manera igual para todos los años. Es una doble penalización.

**Tabla 15:** Estimación del CFK de OSITRAN

**Tabla 54: Estimación del saldo por consumo de capital fijo (CKF) no ejecutado, Servicios de SNAR y Sobrevuelo (en miles de soles)**

	2017	2018	2019	2020
<b>Ingresos:</b>				
SNAR Nacional	43 053	41 026	45 910	18 135
SNAR Internacional	86 952	78 814	82 296	27 440
Sobrevuelo	95 475	83 463	88 139	52 120
<b>Total Ingresos Brutos (A)</b>	<b>225 480</b>	<b>203 303</b>	<b>216 344</b>	<b>97 694</b>
<b>Egresos:</b>				
Pago de contribuciones <sup>1</sup>	15 255	14 017	14 984	5 534
Costos de operación <sup>2</sup>	158 771	150 754	158 676	129 311
Impuesto a la Renta teórico <sup>3</sup>	16 993	12 725	14 096	0
<b>Total Egresos por operación (B)</b>	<b>191 019</b>	<b>177 496</b>	<b>187 757</b>	<b>134 845</b>
<b>Saldo por CKF no ejecutado (A-B)</b>	<b>34 461</b>	<b>25 807</b>	<b>28 588</b>	<b>-37 151</b>
WACC (2021)			7,61%	
<b>Saldo por CKF no ejecutado, a valores de 2021</b>			<b>71 483</b>	

Fuente: OSITRAN.

141. Por ese motivo, se sugiere, que cuando OSITRAN haga la revisión del RETA, incorpore en dicho procedimiento diversos mecanismos de ajuste y supuestos, para que con la debida publicidad y transparencia, se puedan incorporar mejoras a las propuestas que se presenten.
142. Es importante recordar, como se comentó anteriormente, que dado la pandemia provocada por el COVID-19, los años 2020 y 2021 son atípicos. Y no sólo eso, sino que CORPAC presentó EBITDAs negativos para dichos períodos. Es decir, no contaba con la suficiente generación de ingresos para poder realizar las inversiones programadas. En ese sentido, dado que los recursos generados por CORPAC eran insuficientes para realizar las inversiones, y los niveles de gastos no se redujeron en la misma proporción, el flujo de caja resultante para esos años fue negativo. Incluso, cómo se observa en la Tabla 15, para el año 2020, el saldo por CFK no ejecutado, equivalía a una pérdida de S/ 37 millones.

143. En ese sentido, para mantener el mecanismo de ajuste propuesto por el Regulador, pero para eliminar el efecto de la doble penalización, se sugiere que la valorización de esos flujos sólo consideren aquellos años en los cuales la ejecución de inversiones programadas haya sido menor a un umbral, como por ejemplo 90%.
144. En ese sentido, al analizar por períodos el nivel de ejecución de inversiones de CORPAC, se puede apreciar que durante el período 2017-2019, dicho indicador fue de 97%, con lo cual se evidencia un nivel similar al programado.

**Tabla 16:** Promedio de ejecución de inversiones

Promedio de ejecución de inversiones	Promedio % Ejecutado
Periodo PrePandemia 2017-2019	97%
Periodo Pandemia 2020-2021	34%

Elaboración propia.

145. Con lo cual, sólo correspondería aplicar el mecanismo propuesto por OSITRAN para los años 2020 y 2021. Estos serían los resultados, tanto para SNAR y sobrevuelo, como para aproximación.

**Tabla 17:** Estimación de saldo de CFK sin doble penalidad SNAR y Sobrevuelo

**1. Modelo 1: SNAR y Sobrevuelo**  
(Expresado en soles. Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC S.A.)

	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Ingresos por servicios:</b>					
SNAR NAC	43,052,814	41,025,758	45,909,589	18,134,529	30,272,741
SNAR INT	86,951,688	78,813,976	82,295,669	27,439,909	37,252,710
SOBREV	95,475,430	83,463,264	88,139,140	52,119,667	71,095,450
<b>Ingresos Brutos</b>	<b>225,479,932</b>	<b>203,302,998</b>	<b>216,344,398</b>	<b>97,694,105</b>	<b>138,620,901</b>
<b>Pago de contribuciones:</b>					
Contribución a DGAC (10% SNAR)	13,000,450	11,983,973	12,820,526	4,557,444	6,752,545
Contribución a OSITRAN	2,254,799	2,033,030	2,163,444	976,941	1,386,209
<b>Total contribuciones</b>	<b>15,255,250</b>	<b>14,017,003</b>	<b>14,983,970</b>	<b>5,534,385</b>	<b>8,138,754</b>
<b>Ingresos netos</b>	<b>210,224,682</b>	<b>189,285,995</b>	<b>201,360,428</b>	<b>92,159,721</b>	<b>130,482,147</b>
<b>Costos de operación:</b>					
Suministros y Materiales	4,551,125	3,056,943	1,964,621	6,309,077	12,319,248
Gastos de Personal	101,244,469	89,842,358	98,382,231	67,794,934	74,414,646
Servicios prestados por terceros	24,610,952	24,535,333	25,808,988	22,116,328	25,376,672
Mantenimiento	5,115,777	2,778,072	2,975,917	3,799,878	4,077,931
Depreciación de activos	11,625,886	20,529,039	19,596,338	21,698,713	17,384,690
Amortización de Intangibles	670,868	977,605	952,313	824,161	869,169
Seguros y tributos	4,597,705	3,785,817	4,095,733	4,765,385	5,095,015
Otros Costos	6,353,845	5,248,485	4,900,300	2,002,041	2,721,245
<b>Total costos de operación</b>	<b>158,770,627</b>	<b>150,753,650</b>	<b>158,676,441</b>	<b>129,310,517</b>	<b>142,258,616</b>
Impuesto a la Renta	16,992,702	12,725,307	14,096,387	-	-
<b>Ingreso destinado a CFK no ejecutado</b>	<b>34,461,354</b>	<b>25,807,038</b>	<b>28,587,600</b>	<b>-</b>	<b>37,150,796</b>
<b>WACC (2021)</b>					<b>5.79%</b>
<b>CFK no ejecutado, al año 2021</b>	<b>-</b>	<b>54,031,568</b>			

Elaboración propia.

**Tabla 18:** Estimación de saldo de CFK sin doble penalidad - Sobrevuelo

**2. Modelo 2: Aproximación**

(Expresado en soles. Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC S.A.)

	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Ingresos por servicios:</b>					
APROXIMACIÓN	14,800,189	15,928,635	17,280,855	6,441,449	10,610,935
Transferencias ALJCH (50% A/D)	66,378,529	72,882,950	74,654,246	26,840,554	37,445,968
<b>Ingresos Brutos</b>	<b>81,178,718</b>	<b>88,811,586</b>	<b>91,935,101</b>	<b>33,282,003</b>	<b>48,056,902</b>
<b>Pago de contribuciones:</b>					
Contribución a OSITRAN	811,787	888,116	919,351	332,820	480,569
<b>Total contribuciones</b>	<b>811,787</b>	<b>888,116</b>	<b>919,351</b>	<b>332,820</b>	<b>480,569</b>
<b>Ingresos netos</b>	<b>80,366,931</b>	<b>87,923,470</b>	<b>91,015,750</b>	<b>32,949,183</b>	<b>47,576,333</b>
<b>Costos de operación:</b>					
Suministros y Materiales	2,104,704	1,554,099	2,591,207	1,187,834	4,502,674
Gastos de Personal	40,193,356	40,666,722	43,319,229	29,692,597	30,710,126
Servicios prestados por terceros	12,913,171	13,440,365	13,250,307	11,228,711	13,285,946
Mantenimiento	2,584,395	1,601,774	1,436,202	2,410,679	2,290,693
Depreciación de activos	7,015,121	11,539,125	10,391,075	13,021,985	10,770,665
Amortización de Intangibles	336,569	610,725	555,408	471,861	487,920
Seguros y tributos	1,690,828	1,622,684	1,489,055	1,760,215	2,333,374
Otros Costos	2,820,258	2,898,779	3,163,481	917,789	1,241,302
<b>Total costos de operación</b>	<b>69,658,403</b>	<b>73,934,273</b>	<b>76,195,964</b>	<b>60,691,671</b>	<b>65,622,700</b>
Impuesto a la Renta	3,536,491	4,619,932	4,894,234	-	-
<b>Ingreso destinado a CFK no ejecutado</b>	<b>7,172,036</b>	<b>9,369,265</b>	<b>9,925,552</b>	<b>- 27,742,489</b>	<b>- 18,046,367</b>
<b>WACC (2021)</b>					<b>5.79%</b>
<b>CFK no ejecutado, al año 2021</b>	<b>-</b>	<b>50,135,790</b>			

Elaboración propia.

## V. Resultados finales considerando los factores mencionados

146. Cómo resultado de los puntos desarrollados en el acápite IV del presente informe, y de utilizar el mismo modelo empleado por OSITRAN, se realizaron ajustes al modelo económico financiero elaborado por el regulador. El presente informe, se adjunta con el archivo “Modelo OSITRAN – Comentarios CORPAC”.

147. Las tarifas resultantes serían las siguientes.

**Tabla 19: Tarifas propuestas**

Servicios Regulados de Aeronavegación de CORPAC				
Revisión tarifaria 2022				
			Tarifas	Índice
Servicio / Peso Máximo de Despegue (PMD)	Unidad de cobro	Tarifa 10/11/2021	Propuesta Modelo	Var%
<b>A. SNAR Nacional</b>				
<i>(En soles)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0.17	0.17	0.33%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0.33	0.33	0.33%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0.36	0.36	0.33%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0.48	0.48	0.33%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0.73	0.73	0.33%
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0.96	0.96	0.33%
- Cargo mínimo:	Por operación	15.97	16.02	0.33%
<b>B. SNAR Internacional</b>				
<i>(En dólares)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0.07	0.07	3.05%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0.14	0.14	3.05%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0.15	0.15	3.05%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0.20	0.21	3.05%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0.31	0.32	3.05%
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0.43	0.44	3.05%
- Cargo mínimo:	Por operación	7.43	7.66	3.05%
<b>C. Aproximación</b>				
<i>(En soles)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 10TM	Por Tonelada (PMD)	3.37	13.10	288.85%
Más de 10TM a 35TM	Por Tonelada (PMD)	3.76	14.62	288.85%
Más de 35TM a 70TM	Por Tonelada (PMD)	4.19	16.29	288.85%
Más de 70TM a 105TM	Por Tonelada (PMD)	4.61	17.93	288.85%
Más de 105TM	Por Tonelada (PMD)	5.05	19.64	288.85%
- Cargo mínimo:	Por operación	8.40	32.66	288.85%
<b>D. Sobrevuelo</b>				
<i>(En dólares)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 55TM	Por kilómetro recorrido	0.19	0.20	3.05%
Más de 55TM a 115TM	Por kilómetro recorrido	0.30	0.31	3.05%
Más de 115TM a 200TM	Por kilómetro recorrido	0.60	0.62	3.05%
Más de 200TM	Por kilómetro recorrido	0.89	0.92	3.05%

Fuente; Modelo OSITRAN – Comentarios CORPAC.

## **VI. Conclusiones y Recomendaciones.**

- Por una necesidad de transparencia y seguridad jurídica, El RETA debe ser modificado, incluyendo una metodología que contemple situaciones excepcionales como fue la PANDEMIA y el COVID-19. Esta nueva versión debe incorporar diversas metodologías de ajustes y sus supuestos de uso.
- Se sugiere realizar una serie de ajustes al modelo propuesto por el regulador, como son:
  - o Utilizar la información de CORPAC del año 2021, dado que ya se cuentan con la información regulatoria que no contiene observaciones por parte del regulador.
  - o Actualizar las diversas fuentes de información al año 2021.
  - o Para el cálculo del promedio de inversiones ejecutadas, sólo considerar el período 2017-2019, dado que los años 2020 y 2021, han sido atípicos, cómo se ha explicado durante el desarrollo del presente informe. Así mismo, considerar la ejecución real de inversiones del 2017, que fue de 119% y ha sido subestimada por el OSITRAN.
  - o Considerar los gastos en los que debe incurrir CORPAC por la Ley 31358, por transferencias a la CGR para el control concurrente.
  - o Considerar la información proporcionada mediante Memorando GCNA.GOA.080. de CORPAC, que sustenta la necesidad de contar con más recursos para reducir las brechas de personal y de controladores aéreos.
  - o Eliminar la doble penalización. Para tal fin, se propone no considerar el período 2017-2019 en el cálculo del saldo de CFK por las inversiones no ejecutadas, dado el nivel de ejecución de 97% en dicho período.
- Finalmente, la propuesta de tarifas propone la siguiente variación respecto a las que están vigentes en la actualidad.

<b>Detalle de servicio</b>	<b>Variación de tarifas, respecto a tarifas actuales</b>
SNAR Nacional	0,33%
SNAR Internacional	3,05%
Aproximación	288,85%
Sobrevuelo	3,05%

**MEMORANDO GCNA.GOA.080.2022**

A : **GERENCIA CENTRAL DE ADMINISTRACIÓN  
Y FINANZAS**

DE : **GERENCIA DE OPERACIONES AERONAUTICAS**

ASUNTO : Proyecto de Propuesta Reducción de Tarifas de los Servicios de Navegación Aérea por Falta de Ejecución Inversiones

REF : Memorando GCAF.GF.5.050.2022

FECHA : Callao, 06 de mayo de 2022.

---

Es grato dirigirme a usted con relación al documento en referencia, mediante el cual solicita nuestros comentarios debidamente argumentados en los puntos de Gasto de Personal, costos de mantenimiento, programa de Inversiones programado versus ejecutado 2017-2021

Al respecto hacemos llegar la información relacionada con la necesidad de personal de todas las áreas que conforman esta Gerencia, dicha información fue remitida a la Sra. Maradiegue vía correo electrónico el día de ayer.

Atentamente,

**Ing. JOSE RUBIRA CHAUCA**  
Gerente de Operaciones Aeronáuticas (e)

## **INDICE**

Area de Estaciones Aeronáutica .....	2
Area de Información Aeronáutica.....	5
Area de Normas, Procedimientos y Automatización .....	7
Area de Comunicaciones Fijas .....	7
Area de Meteorología .....	8

## **Area de Estaciones Aeronáutica**

Jefe de Área: Javier Candela Cossio

- 1. Los Operadores de Estación Aeronáutica-OEA y los Operadores de Dependencia AFIS**, ambas especialidades gestionan las actividades operacionales en cumplimiento de la Ley de Aeronáutica Civil N°27261, su Reglamento y las Regulaciones Aeronáuticas del Perú: RAP65; RAP67; RAP91; RAP141; RAP303; RAP310; RAP311; RAP314; RAP315, NTC003-2013; NTC008-2014/AFIS; con la responsabilidad de mantener en vigencia las Licencias DGAC del personal aeronáutico en los espacios aéreos no controlados, a fin que apliquen a un nivel de seguridad aceptable en el desempeño operacional de:

### **1.1 Operadores de Estación Aeronáutica-OEA (13):**

**Sustento cualitativo:** Laboran con licencia DGAC de Operador de Estación Aeronáutica y cumplen la competencia lingüística del idioma inglés mínimo nivel 4 OACI, desempeñándose en la gestión del tránsito aéreo en coordinación con las dependencias ATS de la FIR Lima y FIR adyacentes y Aeródromos privados y militares, en cuatro puestos operativos: Supervisor, norte, oriente y sur en cada una de las cinco columnas.

La necesidad para cubrir los puestos de labor operacional de OEA, se sustenta por la importancia de las actividades y ardua labor que los OEA de Lima, realizan por las funciones de:

- Brindar el Servicio de Información de Vuelo-FIS y Servicio de Alerta-ALRS.
- Coordinaciones que realizan entre Dependencias ATS (TWR-AFIS), Aeródromos privados y militares.
- Lo importante del Servicio durante las contingencias como cuando la Estación Aeronáutica de Lima, debido al COVID-19, durante el tiempo que duró el cierre del Centro de control de Área-ACC Lima, entre el 09/07/20 al 23/07/20, desde las 00:00 UTC hasta las 11:59 UTC, periodo de doce horas en el cual los Operadores de Estación Aeronáutica-OEA brindaron el Servicio de Información de Vuelo-FIS y Servicio de Alerta-ALRS, a las aeronaves nacionales e internacionales en ruta salidas, llegadas y sobrevuelos internacionales en toda la FIR de Lima.

Son actividades operacionales que merecen la atención para considerar la pronta dotación completa de OEA (faltan 11).

**Sustento cuantitativo – Déficit:** Los OEA laboran en la Estación Aeronáutica de Lima, dependencia en la que presenta déficit de OEA. Considerando que son cuatro (4) los puestos operativos de trabajo (Supervisor, Norte, Sur y Oriente) y cinco (5) columnas que cubren los turnos de 24 horas de lunes a domingo. Se necesitan  $4 \times 5 = 20$  OEA, el 20% (cursos, vacaciones, contingencias) = 4 OEA; resultando  $20 \text{ OEA} + 4 \text{ OEA} = 24 \text{ OEA}$ . Actualmente son 13 los OEA, la diferencia con la necesidad de  $24 \text{ OEA} - 13 \text{ OEA} = \text{faltan } 11 \text{ OEA}$ .

Estación Aeronáutica de Lima H24	Requieren	Actual	Faltan
Cuatro Posiciones o Puestos Operativos: Supervisor, Norte, Sur y Oriente	24	13	11 OEA

Por el referido déficit de OEA, actualmente el Supervisor de Estación Aeronáutica, también labora como OEA, en un puesto operativo norte, sur u oriente y no ejerce a plenitud su función de cargo de Supervisor.

## 1.2 Operadores de Dependencia AFIS (38):

**Sustento cualitativo:** Laboran con licencia DGAC y Certificado médico APTO, que valida la vigencia de la referida Licencia; existe la necesidad de cubrir los requerimientos de puestos operativos para la labor de los Operadores AFIS, quienes brindarán en forma integrada los Servicios de información de vuelo-FIS, Servicios de información de vuelo de Aeródromo-AFIS y Servicio de Alerta-ALR al tránsito aéreo; así como también, los Servicios de navegación aérea: Comunicaciones Fijas Aeronáuticas-COM, Meteorología-MET, Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo-ARO y Servicio de Información Aeronáutica-AIS, todos integrados al AFIS; razón por la cual, un Operador AFIS además es: Operador de comunicaciones Fijas aeronáutica-COM, Técnico Meteorólogo-MET y Especialista ARO-AIS, cuatro Especialidades operacionales cuyas competencias y pericias recaen en un sólo Operador AFIS, para la seguridad de los Servicios de navegación aérea en los Aeródromos AFIS.

**Sustento cuantitativo Déficit:** Existe la necesidad de cubrir el déficit de Operadores AFIS, para asegurar los Servicios de Navegación Aérea integrados al AFIS, que brindan en los 16 Aeródromos AFIS (Andahuaylas, Anta-Huaraz, Atalaya, Chachapoyas, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjui, Mazamari, Moquegua, Rioja, Talara, Tingo María y Yurimaguas):

AERÓDROMOS AFIS		OPERADORES DE DEPENDENCIA AFIS		
		REQUIEREN	ACTUAL	FALTAN
1	ANDAHUAYLAS	4	1	3
2	ANTA-HUARAZ	4	2	2
3	ATALAYA	5	2	3
4	CHACHAPOYAS	3	2	1
5	CHIMBOTE	3	2	1
6	HUANUCO	5	4	1
7	ILO	3	3	0
8	JAÉN	3	3	0
9	JAUJA	5	5	0
10	JUANJUI	2	1	1
11	MAZAMARI	5	3	2
12	MOQUEGUA	2	1	1
13	RIOJA	2	2	0
14	TALARA	4	3	1
15	TINGO MARIA	4	2	2
16	YURIMAGUAS	5	3	2
<b>TOTAL</b>		<b>59</b>	<b>39</b>	<b>20</b>

Asimismo, se envió informe a la Gerencia de Planeamiento y Desarrollo, (MEMORANDO GCNA.GOA.8.045.2022, archivo adjunto) a fin de considerar en la evaluación la posibilidad de considerar preventivamente la necesidad de Operadores AFIS, que permitirán garantizar la seguridad operacional de los ANS en los siguientes Aeródromos para su implementación, debido al incremento de operaciones para la provisión de los servicios aeronáuticos:

AERÓDROMOS A IMPLEMENTARSE	OPERADORES AFIS		
	REQUIERE	ACTUAL	FALTAN
RODRIGUEZ DE MENDOZA	2	0	2
PUERTO ESPERANZA	3	0	3
TOCACHE	2	0	2
BREU	3	0	3

CABALLOCOCHA	3	0	3
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>13</b>

Para cubrir déficit de Operadores AFIS, en los actuales Aeródromos AFIS, se necesitan 20 + Planificación de Aeródromos AFIS a implementarse 13 = en total faltan 33 Operadores AFIS.

<b>Requieren Operadores en AD AFIS y AD a Implementarse</b>	<b>FALTAN</b>
Actuales Aeródromos AFIS	20
Implementarse AD AFIS	13
<b>Total faltan Operadores AFIS</b>	<b>33</b>

**2. Propuesta a corto plazo:**

**JEFE DE EQUIPO DE OPERACIONES:** Los Operadores AFIS, también realizan las actividades de un Jefe de Operaciones en el Aeródromo AFIS, donde laboran; sin embargo, el Cargo no está aún reconocido y debería considerarse con prontitud su implementación, las actividades lo asume el Jefe del Área de Estación Aeronáutica, coordinando con el Operador de Dependencia AFIS

<b>AERÓDROMOS AFIS</b>	<b>JEFE DE EQUIPO DE OPERACIONES</b>		
	<b>REQUERIDO</b>	<b>ACTUAL</b>	<b>FALTAN</b>
Atalaya, Chachapoyas, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Mazamari, Talara y Yurimaguas	10	0	<b>10</b>
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>10</b>

## Area de Información Aeronáutica.

Jefe de Área: Ángel Carrera Matías

El área de información aeronáutica tiene como colaboradores a supervisores AIS, especialistas de publicaciones aeronáuticas, especialistas de información aeronáutica en la oficina de planeamiento de vuelo en todos los aeropuertos controlados del Perú.

### **Supervisores AIS Lima:**

En la actualidad se cuenta con los colaboradores completos en las 5 posiciones de supervisores AIS, cabe resaltar que uno de ellos ya se encuentra en la edad de riesgo según lo informado por el ministerio de salud ante la pandemia. Por tal motivo es necesario gestionar la promoción de un personal en los próximos años.

### **Especialistas AIS Lima:**

La oficina de planeamiento de vuelo de lima cuenta con 5 turnos los 24/7 por los 365 días; cada turno cuenta con 5 posiciones (Supervisor de turno, AIS/AD, AIS/NOF, ARO1 y ARO2) que en total se debería de contar con 25 especialista.

Actualmente la oficina de planeamiento de vuelo ARO/AIS cuenta con **21 especialistas operativos**, por el cual se requeriría la formación de 4 especialistas más para los próximos años como detalla el cuadro siguiente:

	2022	2023	2024
AD SPJC	CANT.	CANT.	CANT.
TURNOS ESTABLECIDOS 12 HORAS	5	5	5
CANT. PERSONAL POR TURNO	4	5	5
POSICIONES AIS/ARO POR TURNO	5	5	5
ESPECIALISTAS ASIGNADOS	26	26	26
PERSONAL OPERATIVO	21	26	26
PERSONAL DESTACADO	1	0	0
PERSONAL CON LGH	2	0	0
PERSONAL TRABAJO REMOTO	2	0	0
PERSONAL REQUERIDO OPER	26	26	26

### **Especialista AIS/ARO aeródromos controlados del Perú (excepto Lima)**

El servicio ARO/AIS se brindan en todos los 16 aeródromo controlados del estado peruano (exceptuando Lima) donde se debería de contar con 4 especialistas por aeródromo con un total de 64 especialistas. En la actualidad contamos con 55 especialista con un déficit de 9 especialistas, los cuales más del 10% ya se encuentra en la edad de riesgo y próximos a jubilarse.

	2022	2023	2024
AD CONTROLADOS PROVINCIA	CANT	CANT	CANT
AERODROMOS CONTROLADOS	16	16	16
TURNOS POR DIA	2	2	2
POSICIONES AIS/ARO PROVINCIA	2	2	2
ESPECIALISTAS ASIGNADOS	55 (-9)	64	64
PERSONAL DE RIESGO	15	15	20
TURNOS ESTABLECIDOS DIA 12 HORAS	2	2	2
PERSONAL POR TURNO	1	1	1

ESPECIALISTAS REQUERIDOS	55	64	64
DEFICIT DE PERSONAL	-9		

### **Especialista AIS de la oficina de publicaciones aeronáuticas**

La oficina de publicaciones aeronáuticas actualmente se está implementando con un nuevo sistema integral de carga de información aeronáutica, en la cual consiste de 4 posiciones (GEN, Aeródromo, ENR) en la cual se necesitaría para cubrir por 6 especialistas PUB.

En la actualidad se cuenta con 4 especialistas desarrollando las funciones, teniendo un déficit de 4 especialistas AIS/PUB

posiciones	Esp. por posición	2022	2023	2024
ENR	2	1	2	2
AERÓDROMO	2	1	2	2
GEN	2	1	2	2
CARTOGRAFIA	2	1	2	2

### **Conclusión:**

El área de información aeronáutica tiene **un déficit en total de 16 especialistas aeronáuticos** para las funciones antes mencionadas.

## **Area de Normas, Procedimientos y Automatización**

Jefe de Área: José Moreno Mestanza

A partir del 2024/25 los tres ATCOS Diseñadores de Procedimientos de Vuelo que pertenecen al ANPA estarán en la edad de Jubilación (64/65 años) y, asimismo, debido al incremento de tránsito aéreo (New Lim, Aeropuerto de Chinchero, ACC Descentralizados, etc.), a partir del 2023 se requerirá que 6 nuevos diseñadores realicen los cursos correspondientes para el cambio generacional y satisfacer dicha necesidad.

Los cursos se realizan en el extranjero y una formación completa consta de 3 cursos de tres semanas de duración cada uno, se estima que la inversión total, entre pasajes aéreos, viáticos y costo del curso, sea alrededor de US 275, 000.

Asimismo, la remuneración de cada Diseñador corresponde a un ATCO RADAR.

## **Area de Comunicaciones Fijas**

Jefe de Área: Raúl Anastacio Granda

Las Comunicaciones Fijas Aeronáuticas como parte integrante del Servicio Fijo Aeronáutico, “se suministra primordialmente para la seguridad de la navegación aérea y para que sea regular, eficiente y económica la operación de los servicios aéreos”. Este servicio tiene por finalidad la transmisión y recepción de los mensajes aeronáuticos para los Servicios de Tránsito Aéreo y la comunidad ATM que, depende en gran medida del suministro de información oportuna, pertinente, precisa, acreditada y con garantía de calidad para colaborar y adoptar decisiones sobre la base de esa información. El intercambio de información a través de todo el sistema permitirá a la comunidad ATM realizar sus actividades y operaciones de manera segura y eficiente.

### **OBJETIVO**

El Área de Comunicaciones Fijas Aeronáuticas, tienen entre sus funciones principales, Organizar, Dirigir y Supervisar la operatividad de la Red de Telecomunicaciones del Servicio Fijo Aeronáutico que se brinda a nivel nacional e internacional. Normando y Regulando dichas actividades. Estableciendo procedimientos, en concordancia con las normas de la OACI y la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Así como, gestionar que el servicio COM-MET que se brinda en los aeropuertos controlados, se brinda en forma eficiente, oportuno y seguro.

### **CONSIDERACIONES**

- La Resolución Directoral N° 235-2013 MTC/12 establece que: “CORPAC S.A. deberá garantizar bajo responsabilidad, la prestación de los servicios de navegación aérea en forma segura, continua y eficiente”.
- Para cumplir con referida Resolución es necesario cubrir las brechas de falta de personal existente, lo cual ha sido motivado por diferentes motivos como, personal con edad de jubilación, vacantes no cubiertas en su oportunidad, las vacantes originadas por la pandemia COVID-19, etc.
- La falta de personal, ya sea Especialista COM (Lima) o Especialista COM-MET (Provincias), pueden poner en riesgo la continuidad del servicio afectando negativamente la seguridad operacional.

- La falta de personal calificado ocasiona riesgos potenciales al no realizarse observaciones meteorológicas y que pueden tener consecuencias graves a las operaciones aéreas.
- En lo que respecta al Sistema de Gestión de la Calidad, de la cual se alinea la política, establece que: “CORPAC S. A. es responsable de gestionar y ofrecer Servicios de Navegación Aérea y Aeroportuarios con eficiencia, calidad y alineados a la seguridad operacional”.

### MARCO NORMATIVO

- RAP 310 - Telecomunicaciones Aeronáuticas
- RAP 303 - Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea
- R.D. N° 235-2013 MTC/12 - Prestación de los servicios de navegación aérea
- Norma ISO 9001 - Sistema de Gestión de la Calidad
- Plan Estratégico del sector al cual se encuentra alineado el Plan Estratégico Corporativo.

### Area de Meteorología

Jefe de Área: Jorge Bautista Sotelo

### **EQUIPO DE PRONÓSTICOS Y CLIMATOLOGÍA (EPC)**

#### **1.- ANÁLISIS, SITUACIÓN ACTUAL Y JUSTIFICACIÓN DE UN PRONOSTICADOR MET PARA PRONÓSTICOS TREND POR LA 2da. PISTA DEL AIJC**

Se adjunta el análisis, la situación actual y la justificación de 01 Pronosticador MET para el Pronóstico TREND para los proyectos New-LIM (2da. Pista del AIJC), de la Oficina de Pronósticos y Climatología (OMA, OVM y Climatología):

<b>OFICINA METEOROLÓGICA DE AERÓDROMO (OMA) Y OFICINA DE VIGILANCIA METEOROLÓGICA (OVM)</b>					
<b>Nombres del Cargo Actual</b>	<b>Cantidad plazas requeridas actuales</b>	<b>Cantidad de plazas actuales</b>	<b>Déficit para cubrir vacantes existentes</b>	<b>Vacantes para crear actualmente</b>	<b>Total para crear actualmente</b>
Supervisor de Servicios MET	5	3(*)	0	2	2
Pronosticador MET OVM	5	5	0	0	0
Pronosticador MET OMA 2	5	5	0	0	0
Pronosticador MET OMA 3	5	2	3	0	0
Sub-Total	20	15	5	2	2
20% más por vacaciones, capacitaciones, enfermedades, licencias, etc.	4				4
<b>OFICINA DE CLIMATOLOGÍA AERONÁUTICA</b>					
Supervisor de Serv. MET Clima	1	1(*)	0	0	0

Pronosticador MET (Clima.)	2	1	1	1	1
Técnico en MET (Clima.)	2	1	1	1	1
Sub-Total	5	3	2	2	2

(\*) Más un (01) supervisor en climatología y un (01) supervisor en apoyo a la estación EMA Lima.

<b>REQUERIMIENTO DE PERSONAL OPERATIVO PARA 2da. PISTA AIJCH</b>					
Pronosticador MET (TREND) Para Crear	5	0	0	5	5
Sub-Total	5	0	0	5	5
<b>TOTAL (OMA + OVM + CLIMA + 2da. PISTA AIJCH).</b>					<b>11</b>

Para cubrir vacaciones, capacitaciones, enfermedades, licencias, etc., se recomienda sumar el (20%) más del total de puestos requeridos actuales del personal operativo, (4 pronosticadores más)

- En el caso del puesto de Supervisor de Servicios MET (SSM) de OMA y OVM, se requiere una posición por turno, es decir, 05 posiciones en total para cubrir el esquema de 4X1. De los cuales existen 03 puestos están nombrados y faltan 02 puestos por crearse.
- Los Pronosticadores Meteorólogos rotan mensualmente en el puesto de OVM, OMA2 y OMA3, por lo que son 03 pronosticadores por turno, lo cual hace un total de 15 para cubrir los turnos 4x1 (05 columnas). Debido a la carga que asumen los Pronosticadores OMA, asociada a los pronósticos TAF de 18 aeródromos a nivel nacional (cada 06 horas), el análisis de los mapas MET sinópticos, la elaboración de carpetas de vuelo, la emisión de avisos de aeródromo y avisos de cizalladura del viento, etc. El supervisor viene asumiendo labores de pronosticador ante la falta de personal, aspecto que será sincerado cuando se complete las vacantes de pronosticador.
- El puesto de Pronosticador Meteorólogo OVM, es de 01 pronosticador por turno (05 Turnos), lo cual hace un total de 05 para cubrir el esquema de 4x1. De acuerdo a la Enmienda de 79 del Anexo 3 de OACI, aparte de sus funciones actuales, este puesto deberá emitir SIGMET de liberación de material radiactivo a la atmosfera y asesoramiento sobre condiciones meteorológicas espaciales.
- Se recomienda considerar el 20% más del total de los 20 puestos operativos, que suman 04 pronosticadores más, para cubrir períodos de vacaciones, capacitaciones, enfermedades, licencias, etc., y evitar los pagos de días libres, sobretiempos u horas extras.
- Para la 2da. Pista del AIJCH, se debe crear el puesto de 01 Pronosticador Meteorólogo para la generación de los Pronósticos de Tendencia TREND, que cada hora debe elaborar 03 Tendencias 01 para el mensaje METAR, 01 para el MET REPORT (pista actual) y 01 para el MET REPORT (pista nueva). Asimismo, elaborará, el pronóstico de aeródromo TAF del AIJCH, cada 06 horas con sus respectivas enmiendas.
- La Oficina de Climatología, cumple con generar información climatológica aeronáutica de acuerdo al Capítulo 8 de la RAP 303. Información que se brinda a los usuarios aeronáuticos, internos, externos y se vende a terceros, como parte

de recuperación de costos. En el caso del puesto de 01 Supervisor de Servicios Meteorológicos (SSM-Climatología), está cubierto desde los años 1990/1994 cuando paso de Departamento de Climatología a Supervisión de Servicios MET en Climatología (falta regularizar).

- Sobre el puesto de Pronosticador en Climatología, actualmente se cuenta con 01 pronosticador y por la carga laboral del control de calidad, archivo y procesamiento de la información generada de los 32 aeropuertos a nivel nacional, sumándose la información climatológica de la nueva pista, se requiere la creación de 01 pronosticador más para esta oficina. Del mismo modo, actualmente existe 1 Técnico MET en Climatología, y se requiere crear 01 más.

## **1.2 PUESTOS ACTUALES DE PERSONAL QUE LABORA EN OMA Y OVM POR TURNO**

- 01 Supervisor de Servicios MET (**OMA1**)
- 01 Pronosticador MET OVM
- 01 Pronosticador MET OMA2
- 01 Pronosticador MET OMA3

## **1.3. REQUERIMIENTO DE PERSONAL OPERATIVO PARA 2da. PISTA AIJCH POR TURNO**

- 01 Pronosticador MET TREND

## **1.4 PERSONAL QUE LABORARÁN EN LA OFICINA DE CLIMATOLOGÍA**

- 01 Supervisor de Servicios MET (**CLIMA**)
- 01 Pronosticador de (CLIMA)
- 01 Pronosticador de (CLIMA) para implementar vacante
- 01 Técnico en Meteorología (CLIMA)
- 01 Técnico en Meteorología (CLIMA), para implementar vacante

## **1.5 FUNCIONES DEL PRONOTICADOR MET (TREND), PARA LA 2da. PISTA**

**Nombre del Puesto :** Pronosticador Meteorólogo TREND  
**Órgano :** Gerencia de Operaciones Aeronáuticas  
**Unidad Orgánica :** Area de Meteorología

---

### **I.- LÍNEA DE AUTORIDAD**

- A.- DEPENDE :** Equipo de Pronósticos y Climatología  
**B.- SUPERVISA A :** No aplica

### **II.- FUNCIONES GENERALES**

Es responsable cumplir las actividades asignadas en el Manual de procedimientos en relación al proceso de la Oficina Meteorológica de Aeródromo OMA/SPJC Lima-Callao y reporta al Supervisor de servicios meteorológicos en turno.

### **III.- FUNCIONES ESPECÍFICAS**

- a) Realizar el proceso de Pronóstico Meteorológico para la navegación aérea según la normatividad vigente del numeral 6.6 de este documento.
- b) Realizar el análisis meteorológico de la información MET disponible para un adecuado seguimiento y vigilar continuamente la situación meteorológica en el aeródromo asignado a la OMA/SPJC.
- c) Predecir fenómenos y elementos meteorológicos aeronáuticos del aeródromo SPJC a su cargo y realizar correcciones o enmiendas correspondientes;
- d) Redactar y comunicar el pronóstico de aterrizaje o pronóstico tipo tendencia (TREND), al observador MET de la EMA/SPJC desde el minuto 15 antes del envío de informes de las observaciones ordinarias, mediante un aplicativo automatizado o verbalmente o vía sistema AMHS para su inclusión y difusión en los informes

MET REPORT (pista actual y 2da. Pista) y METAR, previo reporte del informe MET en texto claro del observador MET al pronosticador.

- e) Realizar el pronóstico de Aeródromo (TAF) de la EMA SPJC asignada a su cargo, guardar una copia del TAF primario en archivo electrónico y transmitirlo a PC CADAS para su difusión correspondiente.
- f) Difundir el Pronóstico de Aeródromo (TAF) de la EMA SPJC asignadas a su cargo, por el sistema de comunicaciones fijas Aeronáuticas, entre el minuto 00 y minuto 20 de la hora anterior a la entrada en vigencia del pronóstico de aeródromo, a las direcciones AFTN establecidas.
- g) Emitir avisos de cizalladura del viento de EMAs tributarias asignadas a su cargo, basados en observaciones de aeronaves, observaciones visuales de fenómenos que originan cizalladura de viento o pronósticos de cizalladura de viento;
- h) Emitir avisos de aeródromo de la EMA SOJC asignadas a su cargo, acerca de condiciones meteorológicas que podrían tener un efecto adverso en las aeronaves en tierra, aeronaves estacionadas e instalaciones y servicios del aeródromo;
- i) Realizar el seguimiento y medición del % de precisión del Pronóstico de Área Terminal (TAF) por parámetro y por aeródromo del aplicativo CPEP, en sus turnos operacionales y como indicador mensual de objetivo de calidad MET para acciones de mejora;
- j) Cumplir con el uso y aplicación de la información documentada del sistema de gestión de la calidad implantado;
- k) Cumplir con los valores y principios de conducta ética, del código de ética de CORPAC S.A, entre otros rectitud, honradez y honestidad;
- l) Comunicar al pronosticador que lo reemplaza, al final del turno, la evolución de las condiciones meteorológicas más significativas y otras ocurrencias que considere necesario informar;
- m) Anotar irregularidades, durante el turno que afectan a la prestación del servicio, para la adopción de correcciones o acciones correctivas y para su registro correspondiente en el Sistema Integrado de Reporte de Seguridad Operacional – SIRSO;
- n) Conocer y cumplir el Manual de Organización y Funciones, los Sistemas y Procedimientos relacionados con las actividades que desarrolla, así como del reglamento interno de Trabajo y otras disposiciones administrativas y/u operacionales establecidas por la Corporación.

## **EQUIPO DE ESTACIÓN METEOROLÓGICA (EEM)**

### **1.- ANÁLISIS, SITUACIÓN ACTUAL Y JUSTIFICACIÓN DE CINCO (05) TÉCNICOS EN METEOROLOGÍA PARA REPORTES METEOROLÓGICOS**

Se adjunta el análisis, la situación actual y la justificación de cinco (05) plazas de Técnicos en Meteorología para confeccionar los reportes meteorológicos del Aeropuerto de Chinchero:

<b>AEROPUERTO DE CHINCHEROS</b>					
<b>Cargo</b>	<b>Plazas existentes</b>	<b>Plazas existentes ocupadas</b>	<b>Plazas existentes por cubrir</b>	<b>Plazas requeridas por crear</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Técnico en Meteorología</b>	0	0	0	5	5

Para cubrir vacaciones, capacitaciones, enfermedades, licencias, etc., se recomienda sumar el (20%) más del total de puestos actuales existentes del personal operativo.

Puesto de Técnico en Meteorología, es una posición por turno. Son cinco (05) posiciones en total para cubrir todas las columnas. En turnos de 24 horas y se requieren cinco (05) plazas de Técnico en Meteorología para cubrir los puestos y/o vacaciones, capacitaciones, enfermedades, licencias, etc. Asimismo, elaborarán los reportes meteorológicos (METAR, MET REPORT, SPECI, SPECIAL, SYNOP) del Aeropuerto de Chinchero.

## **1.2. REQUERIMIENTO DE PERSONAL OPERATIVO**

- 05 Técnicos en Meteorología

## **1.3 FUNCIONES DEL TÉCNICO EN METEOROLOGÍA**

Nombre del Puesto : Técnico en Meteorología

### **I.- FUNCIONES GENERALES**

Es responsable de cumplir las actividades establecidas en el proceso de observaciones meteorológicas en el Aeropuerto de Chinchero.

### **II.- FUNCIONES ESPECÍFICAS**

- a) Vigilar continuamente la situación Meteorológica.
- b) Observar y registrar fenómenos y parámetros meteorológicos aeronáuticos como observaciones ordinarias y especiales según la normatividad del numeral 6.6 vigente.
- c) Velar por la calidad de la información meteorológica y de la eficacia del sistema de gestión de la calidad MET.
- d) Comunicar la información meteorológica como los informes ordinarios y especiales, así como informes ordinarios y especiales locales, a usuarios internos y externos acordes con normatividad de los numerales 6.6 y 6.7 del presente manual.
- e) Participar en la determinación de riesgos y oportunidades del proceso y actividades de observaciones meteorológicas. Participar en las acciones para su tratamiento.
- f) Comunicar al supervisor de turno, cualquier deficiencia, problema o irregularidad que se presente en su turno para la adopción de correcciones o acciones correctivas.
- g) Reportar la inoperatividad de equipos y sistemas de observación al jefe de Equipo de Operaciones para que éste a su vez coordine con el AIS la emisión del NOTAM;
- h) Cumplir con los valores y principios de conducta ética, del código de ética y conducta de CORPAC S.A, entre otra probidad (honradez y honestidad), eficiencia y veracidad.
- i) Conocer y cumplir el Manual de Organización y Funciones, las Normas y Procedimientos relacionados con las actividades que desarrolla, así como del Reglamento Interno de Trabajo y otras disposiciones administrativas y/u operacionales establecidas por la Corporación.

## **ANÁLISIS, SITUACIÓN ACTUAL Y JUSTIFICACIÓN DE UN (01) SUPERVISOR DE ESTACIÓN METEOROLÓGICA Y CINCO (05) TÉCNICOS EN METEOROLOGÍA PARA REPORTES METEOROLÓGICOS DE LA 2da. PISTA DEL AIJC**

Se adjunta el análisis, la situación actual y la justificación de una (01) plaza de Supervisor de Estación Meteorológica y cinco (05) plazas de Técnicos en Meteorología para el proyecto New LIM (2da. Pista del AIJC), del Equipo de Estación Meteorológica (EEM):

<b>EQUIPO DE ESTACIÓN METEOROLÓGICA</b>					
<b>Cargo</b>	<b>Plazas existentes</b>	<b>Plazas existentes ocupadas</b>	<b>Plazas existentes por cubrir</b>	<b>Plazas requeridas por crear</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Supervisor de Estación Meteorológica</b>	5	5	0	1	6
<b>Técnico en Meteorología 1</b>	7	7	0	0	7
<b>Técnico en Meteorología 2</b>	0	0	0	5	5

Para cubrir vacaciones, capacitaciones, enfermedades, licencias, etc., se recomienda sumar el (20%) más del total de puestos actuales existentes del personal operativo.

- En el caso del puesto de Supervisor de Estación Meteorológica, es una posición por turno. Son cinco (05) posiciones en total. Se cuenta con cinco (05) plazas de supervisores. Se requiere una (01) plaza de Supervisor de Estación Meteorológica para cubrir los puestos y/o vacaciones, capacitaciones, enfermedades, licencias, etc.
- En el caso del puesto de Técnico en Meteorología 1, es una posición por turno. Son cinco (05) posiciones en total. Se cuenta con siete (07) plazas de técnicos en meteorología. Los cuales generan los reportes meteorológicos – Pista actual.

Para la 2da. Pista del AIJC, se está creando una estación más de trabajo:

- Puesto de Técnico en Meteorología 2, es una posición por turno. Son cinco (05) posiciones en total para cubrir todas las columnas. Se requieren cinco (05) plazas de técnicos en meteorología para cubrir los puestos y/o vacaciones, capacitaciones, enfermedades, licencias, etc. Asimismo, elaborarán los reportes meteorológicos (METAR, MET REPORT, SPECI, SPECIAL, SYNOP) – Pista nueva

#### **1.2 PUESTOS ACTUALES DE PERSONAL QUE LABORA EN EEM POR TURNO**

- 05 Supervisores de Estación Meteorológica
- 05 Técnicos en Meteorología 1

#### **1.3. REQUERIMIENTO DE PERSONAL OPERATIVO PARA 2da. PISTA AIJC POR TURNO**

- 01 Supervisor de Estación Meteorológica
- 05 Técnicos en Meteorología

#### **1.4 FUNCIONES DE TÉCNICO EN METEOROLOGÍA, PARA LA 2da. PISTA**

Nombre del Puesto : Técnico en Meteorología  
 Órgano : Gerencia de Operaciones Aeronáuticas  
 Unidad Orgánica : Área de Meteorología

#### **I.- LÍNEA DE AUTORIDAD**

- A.- DEPENDE : Equipo de Estación Meteorológica  
 B.- SUPERVISA A : No aplica

#### **II.- FUNCIONES GENERALES**

Es responsable de cumplir las actividades establecidas en el proceso de observaciones meteorológicas en la Estación Meteorológica Aeronáutica del Aeropuerto Internacional SPJC Lima-Callao y reporta al Supervisor de la Estación Meteorológica.

### III.- FUNCIONES ESPECÍFICAS

- a) Realizar las observaciones meteorológicas ordinarias y especiales, así como las observaciones sinópticas de superficie, según la normatividad del numeral 6.6 vigente del presente Manual de Procedimientos del Proceso de Observaciones MET del AP SPJC LIMA-CALLAO, EMA SPJC
- b) Elaborar y difundir los informes ordinarios y especiales (METAR/SPECI y MET REPORT/SPECIAL) e informes sinópticos de superficie (SYNOP) acorde con normatividad de los numerales 6.6 y 6.7 vigente del presente Manual de Procedimientos del Proceso de Observaciones MET del AP SPJC LIMA-CALLAO;
- c) Coordinar de manera eficaz y oportuna información que pueda complementar los informes meteorológicos aeronáuticos con otras dependencias como OMA, OVM, CCAM y ATC.
- d) Determinar riesgos y oportunidades del proceso y actividades en la Estación meteorológica aeronáutica del aeropuerto internacional SPJC Lima-Callao. Participar en las acciones para su tratamiento.
- e) Comunicar al supervisor de turno, cualquier deficiencia, problema o irregularidad que se presente en su turno para la adopción de correcciones o acciones correctivas.
- f) Cumplir con los valores y principios de conducta ética, entre otros rectitud, honradez y honestidad.
- g) Conocer y cumplir el Manual de Organización y Funciones, los Sistemas y Procedimientos relacionados con las actividades que desarrolla, así como del reglamento interno de Trabajo y otras disposiciones administrativas y/u operacionales establecidas por la Corporación.

## ANEXO A

### 1. ESTABLECIMIENTO DE LIMITES PRESCRIPTIVOS EN DEPENDENCIAS DE CONTROL DE PROVINCIAS

#### MÁXIMO:

- Número de horas en un periodo de servicio no debe ser superior a 12
- Número de días de trabajo consecutivo no debe ser superior a 5
- En un periodo continuo de 30 días consecutivos, el número de horas en los periodos de servicio no debe exceder de 216. (144 horas de turno normal + 72 horas de trabajo extra); 36 horas adicionales a las establecidas en la RAP 311; esto debido a la inestabilidad que provoca la declaración de pandemia por el COVID 19
- Las horas continuas sin pausa en el puesto de trabajo, no debe exceder de 6

#### MÍNIMO:

- Entre el final de un periodo de servicio y el comienzo del siguiente, el número de horas del periodo fuera de servicio, no debe ser menos de 12
- Número de horas fuera de servicio después del último turno consecutivo no debe ser menos de 36
- Duración de los descansos (en minutos) entre periodos de tiempo en el puesto de trabajo en un periodo de servicio no debe ser menos de 30

### 2. CONTROL DE LOS LIMITES PRESCRIPTIVOS y MEDIDAS MITIGADORAS EN DEPENDENCIAS DE PROVINCIAS

Se ha establecido el reporte mensual a nivel nacional de las horas de trabajo por cada controlador, el mismo que se notificará periódicamente a DGAC de acuerdo a lo solicitado.

De ser aceptado el límite prescriptivo mencionado en el numeral 1, el control del límite prescriptivo se enfocará en asegurar que el controlador de tránsito aéreo no sobrepase las 216 horas de trabajo al mes.

En el caso de que un controlador sobrepase los límites prescriptivos, como medidas mitigadoras a este hecho se dispondrá que a dicho controlador no se le asigne trabajo adicional.

Se tendrá en consideración que el servicio se vea afectado en lo mínimo.

### 3. EXENCION A LA RAP311 EN LAS DEPENDENCIAS DE CENTRO DE CONTROL Y TORRE DE CONTROL DE LIMA

En el Centro de Control y Torre de Control de Lima, se solicita acogerse plenamente a la EXENCION 010-2021, hasta lograr la adaptación a la RAP 311, la misma que se realizará de manera gradual de acuerdo al numeral 4 de este anexo, el mismo que consiste en dotar a dichas dependencias del personal calificado requerido.

#### 4. CONTROL DE LOS LIMITES PRESCRIPTIVOS y MEDIDAS MITIGADORAS PARA EL CENTRO DE CONTROL y TORRE DE CONTROL DE LIMA

Se ha establecido el reporte mensual a nivel nacional de las horas de trabajo por cada controlador, el mismo que se notificará periódicamente a DGAC de acuerdo a lo solicitado.

La cantidad de controladores disponibles en el Centro de Control de Lima **no permite establecer límites prescriptivos sin incumplir estas.**

En el caso de la torre de control, el problema de falta de personal para la prestación del servicio es nulo ya que la dotación de ATCOs se encuentra al 100%; sin embargo, considerando la fase de transición por la que atravesará esta dependencia como consecuencia del desarrollo del proyecto newLim de LAP, el cual, en términos de capacitación, entrenamiento e implementación será intensivo este año, sumándole las restricciones que la pandemia del COVID 19 podría añadir; **a esta dependencia no se le definirá un límite prescriptivo.**

#### 5. PLAN DE ACCION GRADUAL PARA ADAPTAR LA PRESTACION DE SERVICIOS A LOS REQUERIMIENTOS DE LA RAP 311 EN LAS DEPENDENCIAS DE CENTRO DE CONTROL Y TORRE DE CONTROL DE LIMA – DOTACION DE PERSONAL

Nuestra Corporación considera que **la mejor solución para el cumplimiento de los requerimientos de la RAP 311 Tercera Edición es la dotación completa del personal de controladores de tránsito aéreo en el centro y torre de control para fines del año 2025**, lo que nos permitiría regresar a la modalidad de 4x1 en la rotación de turnos.

Esto significa que para aquel año en el centro de control se cuente con 138 ATCOs (8 supervisores, 100 controladores de área y 30 controladores de aproximación. Todos habilitados en control por vigilancia); y, en la torre de control se cuente con 60 ATCOs. En total 198 controladores.

Sin embargo, debido a la situación actual de falta de personal, **consideramos que nuestros esfuerzos deberían orientarse a que a fines del año 2024 se debería cumplir con los requisitos de la RAP 311** en lo que se refiere al límite prescriptivo, de acuerdo al Apéndice 14 en lo relacionado a los límites prescriptivos máximos y mínimos para dependencia Tipo; y el año 2025 tener la plantilla de controladores completa.

Para esto se propone establecer como límite máximo 36 horas de trabajo adicional por cada ATCO durante el mes, los que sumados a la jornada normal de 144 horas al mes no sobrepasaría del límite de 180 estipulado en la RAP 311 apéndice 14.

POSICION	HORAS REQUERIDAS AL AÑO	COBERTURA DE HRS AL 75%	ATCOS REQUERIDOS AL AÑO 2024	COBERTURA HRS AL 25% CON SOBRET	HRS SOBRET POR ATCO POR MES
SPVR	8,760	6,570	6	2,190	33
LIMA APROX.	35,040	26,280	22	8,760	36
LIMA CONTROL	122,640	91,980	79	30,660	35
LIMA TORRE	70,080	52,560	45	17,520	35

Tabla 1

La tabla 1 nos indica que para poder cumplir con los límites prescriptivos de la RAP 311, deberíamos tener por lo menos 152 controladores distribuidos en la forma indicada en él.

Esto debería hacerse de forma gradual, ya que como vemos en la Tabla 2, sólo contamos con 94 ATCOs operativos.

	ATCOS OPERATIVOS 2022	ATCOS REQUERIDOS FINES 2024	ATCOS A INCREMENTAR GRADUALMENTE
ACC LIMA	44	79	33
TMA LIMA	16	22	6
SPVR	4	6	2
TORRE LIMA	30	45	17
<b>TOTAL</b>	<b>94</b>	<b>152</b>	<b>58</b>

Tabla 2

Para lograr este incremento gradual de controladores, orientado a cumplir a fines del año 2024 (de acuerdo a los descrito en la Tabla 2) con los límites prescriptivos de la RAP311 tercera edición; y a finales del año 2025 aproximarnos a tener la dotación de personal completa de controladores en el centro y torre de control, se propone como plan de acción la ejecución los cursos descritos en la tabla 3 con las fechas de inicio estimadas y las unidades orgánicas responsables de su ejecución.

Estos cursos de especialización radar área y aproximación por vigilancia; así como los traslados de personal para laborar en la torre de control del aeropuerto Jorge Chávez se desarrollarán por medio de concursos internos en Lima y Provincias.

Para el desarrollo de estos cursos se hará el requerimiento al Centro de Instrucción de CORPAC, a fin de determinar la viabilidad de lo solicitado; y, de ser necesario se contratarán los servicios de una entidad externa que nos ayude a satisfacer los requerimientos presentados.

En el caso de contratarse a una entidad externa para atender nuestros requerimientos, esta contratación debe realizarse dentro del marco de la Ley de Contrataciones del Estado. En este aspecto no es factible definir una fecha de inicio ni fin de los cursos que se desarrollarían bajo esta modalidad.

Es preciso mencionar que basados en la experiencia no necesariamente culminarán satisfactoriamente los 150 ATCO que sigan los mencionados cursos y/o traslados

ACTIVIDAD: CURSO DE ESPECIALIZACION y TRASLADOS	AÑO INICIO	AÑO HABILITACION	NRO ATCOS	RESPONSABLE
ESPECIALIZACION RADAR AREA POR VIGILANCIA	MAY 2022	MAYO 2023	30	GOA/GGTH
TRASLADO A LIMA TORRE DE ATCOS DE PROVINCIAS	JUL 2022	FEB 2023	10	GOA/GGTH/GCA
ESPECIALIZACION RADAR AREA POR VIGILANCIA	ABR 2023	ABR 2024	30	GOA/GGTH
ESPECIALIZACION RADAR APROX POR VIGILANCIA	ABR 2023	ABR 2024	15	GOA/GGTH
TRASLADO A LIMA TORRE DE ATCOS DE PROVINCIAS	JUL 2023	FEB 2024	10	GOA/GGTH/GCA
ESPECIALIZACION RADAR APROX POR VIGILANCIA	ABR 2024	ABR 2025	15	GOA/GGTH
ESPECIALIZACION RADAR AREA POR VIGILANCIA	ABR 2024	ABR 2025	30	GOA/GGTH
TRASLADO A LIMA DE TORRE ATCOS DE PROVINCIAS	JUL 2024	FEB 2025	10	GOA/GGTH/GCA
<b>TOTAL</b>			<b>150</b>	

Tabla 3

**6. PLAN DE ACCION PARA LA CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO DE CONTROLADORES ORIENTADO A DOTAR DE PERSONAL A LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS A NIVEL NACIONAL**

A fin de poder cubrir los puestos dejados en provincias por los ATCOs que sean trasladados para trabajar en la torre de control del Aeropuerto Jorge Chávez o que vayan a seguir los cursos de especialización de área o aproximación por vigilancia, señalados en la Tabla 3, para luego trabajar en el centro de control de Lima, se desarrollarán los Cursos Básicos que se detallan en la Tabla 4 siguiente:

CURSO BASICO DE FORMACION CTA	AÑO INICIO	AÑO DE HABILITACION	NRO ATCOS	RESPONSABLE
CBCTA PROM XXVIII y XXIX POR TERMINAR EN MAYO 2022	2021	DIC 2022	22	GOA/GGTH/GG
CBCTA PROM XXX y XXXI CONVOCADO EN SET 2021	MAR 2022	DIC 2023	50	GOA/GGTH/GG
CBCTA PROM XXXII y XXXIII CONVOCATORIA EN MAYO 2022	AGO 2022	AGO 2024	50	GOA/GGTH/GG
CBCTA PROM XXXIV y XXXV CONVOCATORIA EN NOV 2022	FEB 2023	FEB 2025	50	GOA/GGTH/GG
		<b>TOTAL</b>	<b>172</b>	

Tabla 4

Al respecto consideramos, basados en la experiencia, que no necesariamente culminarán satisfactoriamente los 172 ALUCTAS que sigan los mencionados cursos y/o traslados.