



**SUBGERENCIA DE CONTROL DE ASOCIACIONES PÚBLICO
PRIVADAS Y OBRAS POR IMPUESTOS**

**INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 22685-2023-CG/APP-SOO**

**ORIENTACIÓN DE OFICIO
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
(MTC) Y AL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN
EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO
PÚBLICO (OSITRAN)**

**CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ**

**PERIODO DE EVALUACIÓN:
DEL 14 DE AGOSTO AL 28 DE SETIEMBRE DE 2023**

TOMO I DE I

LIMA, 28 DE SETIEMBRE DE 2023

INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 22685-2023-CG/APP-SOO

CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

ÍNDICE

	Pág.
I. ORIGEN	1
II. SITUACIÓN ADVERSA	1
LA OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA DE ATERRIZAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ PRESENTA LIMITACIONES DEBIDO A:	
i) EL PROBLEMA DE LA “DUALIDAD DE IMAGEN” PRODUCIDA EN LOS VIDRIOS DE LA NUEVA TORRE DE CONTROL, ORIGINANDO QUE LA SEGUNDA PISTA DE ATERRIZAJE NO OPERE EN HORARIO NOCTURNO, SITUACION QUE NO FUE ADVERTIDA POR EL REGULADOR DURANTE LA SUPERVISION A LA CONSTRUCCION DE LA NUEVA TORRE DE CONTROL;	
ii) CORPAC NO HA CUMPLIDO CON CAPACITAR A LOS CONTROLADORES AÉREOS EN EL PLAZO ESTABLECIDO EN LA CLÁUSULA 5.6.2.1 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, PREVIO AL INICIO DE OPERACIONES DE LA SEGUNDA PISTA DE ATERRIZAJE.	
LO EXPUESTO GENERA QUE SE INCUMPLA LA CLÁUSULA 5.15 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN QUE DISPONE QUE AMBAS PISTAS DE ATERRIZAJE DEBEN ESTAR SIEMPRE OPERATIVAS SIMULTÁNEAMENTE, LIMITANDO EL APROVECHAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA POR PARTE DE LOS USUARIOS.....	2
III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO.....	18
IV. CONCLUSIÓN	18
V. RECOMENDACIONES	19
APÉNDICE 1.....	21

INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO **N° 22685-2023-CG/APP-SOO**

CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

I. ORIGEN

El presente informe se emite en el marco de las competencias de la Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos de la Contraloría, servicio que ha sido registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con la Orden de Servicio N° 01-C920-2023-008 y que está relacionado con el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, Proyecto o Contrato de Concesión), en el marco de lo previsto en la Directiva N° 013-2022-CG/NORM “Servicio de Control Simultáneo”, aprobada mediante Resolución de Contraloría N° 218-2022-CG de 30 de mayo de 2022, y modificatorias.

II. SITUACIÓN ADVERSA

Cuestión Previa

1. Mediante la Resolución Directoral N° 0218-2023-MTC/12 de 31 de marzo de 2023, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, DGAC-MTC) autorizó el funcionamiento de la segunda pista de aterrizaje y nueva torre de control del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
2. Mediante el “Acta de acuerdo de inicio de operaciones AIJCH”, se programó el inicio de operaciones de la nueva torre de control y la segunda pista de aterrizaje para el 01 de abril de 2023. Es así que, el 3 de abril de 2023, se registraron los dos (2) primeros vuelos comerciales en de la segunda pista de aterrizaje, los cuales fueron monitoreados desde la nueva torre de control¹.
3. Mediante una nota de prensa del Diario Oficial El Peruano², esta Entidad Fiscalizadora Superior tomó conocimiento que la segunda pista de aterrizaje viene operando en el horario de 2:00 pm a 5:00 pm. y que, durante este horario, los vuelos operan desde el actual terminal de pasajeros del aeropuerto, para lo cual la aeronave rueda por la primera pista de aterrizaje, pasa frente a la nueva torre de control y se coloca en la cabecera norte de la segunda pista antes de su despegue.

De acuerdo con la nota de prensa, esta operación es parte de la etapa de transición operacional en la que se encuentra el aeropuerto, lo cual implica un uso progresivo de la nueva infraestructura. Asimismo, señala que esta fase es de suma importancia para que los controladores aéreos, pilotos, personal en el lado tierra, tripulantes y todos los operadores aeroportuarios en general, se familiaricen con la nueva infraestructura y se encuentren preparados para pasar, progresivamente, a la etapa de operación de dos pistas de aterrizaje en simultáneo, que sucederá de manera gradual una vez que el nuevo terminal de pasajeros esté culminado en el año 2025.

4. Mediante otra nota de prensa³, esta Entidad Fiscalizadora Superior tomó conocimiento sobre una observación realizada por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (en adelante, CORPAC) al Concesionario sobre el avistamiento de una distorsión óptica a través de

¹ A través del portal Web del MTC: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/737537-primeros-dos-vuelos-operados-desde-la-nueva-torre-de-control-y-segunda-pista-de-aterrizaje-del-jorge-chavez-se-realizan-con-exito>

² A través del Portal Web del Diario Oficial El Peruano: <https://www.elperuano.pe/noticia/211318>

³ A través del Portal Web del Diario Gestión: <https://gestion.pe/peru/lap-nueva-torre-de-control-del-aeropuerto-jorge-chavez-puede-operar-de-noche-noticia/>

los vidrios de la nueva torre, que según indicaron los controladores aéreos, imposibilitaba las operaciones durante la noche.

Al respecto, la nota de prensa señala que la consultora internacional “Advanced Logistics Group” (en adelante, ALG), contratada por el Concesionario, realizó una evaluación sobre las características del diseño de la infraestructura de la nueva torre de control y concluyó que existe un reflejo menor en los vidrios al observar el campo aéreo, el cual no representa un riesgo para la operación nocturna. Adicional a ello, el Concesionario comentó que realizó visitas a otras torres de control de la región y verificó que hay situaciones similares que tampoco conllevan a un problema para la operación nocturna.

No obstante, el Concesionario resaltó que para poder ampliar el horario de operación de la nueva torre de control y que en el futuro se pueda atender con las dos pistas de aterrizaje en simultáneo, es importante que CORPAC implemente un plan de transición operativa que incluya la capacitación y familiarización de esta nueva infraestructura con todos los operadores, así como la instalación de sistemas de navegación homologados por las autoridades y reguladores competentes.

En torno a los eventos descritos en los numerales precedentes, esta Entidad Fiscalizadora Superior procedió a requerir información, de cuyo análisis se ha identificado una situación adversa que se detalla en el presente informe.

Situación adversa

De la revisión efectuada a la documentación remitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, OSITRAN o Regulador), se ha identificado una (1) situación adversa que amerita la adopción de acciones para asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Contrato de Concesión:

LA OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA DE ATERRIZAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ PRESENTA LIMITACIONES DEBIDO A:
i) EL PROBLEMA DE LA “DUALIDAD DE IMAGEN” PRODUCIDA EN LOS VIDRIOS DE LA NUEVA TORRE DE CONTROL, ORIGINANDO QUE LA SEGUNDA PISTA DE ATERRIZAJE NO OPERE EN HORARIO NOCTURNO, SITUACION QUE NO FUE ADVERTIDA POR EL REGULADOR DURANTE LA SUPERVISION A LA CONSTRUCCION DE LA NUEVA TORRE DE CONTROL;
ii) CORPAC NO HA CUMPLIDO CON CAPACITAR A LOS CONTROLADORES AÉREOS EN EL PLAZO ESTABLECIDO EN LA CLÁUSULA 5.6.2.1 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, PREVIO AL INICIO DE OPERACIONES DE LA SEGUNDA PISTA DE ATERRIZAJE. LO EXPUESTO GENERA QUE SE INCUMPLA LA CLÁUSULA 5.15 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN QUE DISPONE QUE AMBAS PISTAS DE ATERRIZAJE DEBEN ESTAR SIEMPRE OPERATIVAS SIMULTÁNEAMENTE, LIMITANDO EL APROVECHAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA POR PARTE DE LOS USUARIOS.

De acuerdo con lo establecido en el literal a) de la cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje, de tal manera que esta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los cuatro (4) años, contados desde la liberación de las interferencias⁴ existentes en los terrenos destinados para la ampliación del aeropuerto. Asimismo, para el inicio de la operación de la segunda pista de aterrizaje, el Concedente deberá cumplir con: (i) las obligaciones establecidas en el numeral v) del acápite 2.1.2 del Anexo 9

⁴ Detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del Contrato de Concesión.

del Contrato de Concesión, las cuales están a cargo de CORPAC, así como (ii) la capacitación a los controladores para su operación, a más tardar antes de los seis (6) meses previos al inicio de operaciones programado por el Concesionario. El incumplimiento de dichas obligaciones generará la suspensión del plazo para la puesta en operación de la segunda pista por un tiempo equivalente a la demora. Lo descrito se cita a continuación:

“CLÁUSULA 5

OPERACION DE LA CONCESION

(...)

5.6.2.1. Mejoras Obligatorias

El Concesionario está obligado a:

- a) Construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los cuatro (04) años, contados desde la liberación de las interferencias existentes en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión. Para estos efectos, el Concedente deberá acreditar frente al Concesionario el cumplimiento de la obligación de liberar dichas interferencias.

(...)

Para el inicio de operaciones de la segunda pista de aterrizaje, el Concedente deberá cumplir con las obligaciones establecidas en el numeral v) del acápite 2.1.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión a cargo de Corpac y la capacitación a los controladores para su operación, a más tardar antes de los seis (6) meses previos al inicio de operaciones programado por el Concesionario. En ambos supuestos, el incumplimiento de cualquiera de esas obligaciones generará la suspensión del plazo para la puesta en operación de la segunda pista por un tiempo equivalente al de la demora.

(...)

[Subrayado nuestro]

Con relación a ello, el numeral v) del acápite 2.1.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión establece que todos los equipos y/o sistemas de aeronavegación del Aeropuerto serán conservados, operados y mantenidos por CORPAC, tal como se muestra a continuación:

“ANEXO 9

INTERRELACIÓN ENTRE CORPAC S.A. Y EL CONCESIONARIO

(...)

1.1.2. Responsabilidades.

(...)

- v) Todos los equipos y/o sistemas de aeronavegación del Aeropuerto serán conservados, operados y mantenidos por CORPAC S.A., tales como:
- Radioayudas (ILS; VOR; DME; NDB, ductos, cables)
 - Meteorología (Estación Meteorológica, sensores, ductos, cableado)
 - Comunicaciones (HF, VHF, UHF, redes AFTN y ATS, terminales IAT, planta externa)
 - Ayudas luminosas (luces de borde, de eje, de taxeo, de aproximación, sistema PAPI, faro giratorio, cables, ductos, zanjas)
 - Sistema Radar (Estación de Antenas PSR/MSSR, ductos, zanjas, cables)
 - Subestaciones de energía eléctrica de los sistemas aeronáuticos (casetas, zanjas, ductos, cables)
 - Inspección en Vuelo (ver hoja aparte)”.

Por otra parte, la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario será responsable del mantenimiento de los Bienes de la Concesión, con sus propios recursos y durante la vigencia de la Concesión, a fin de que cumpla con todos los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, establece que una vez que se encuentre operativa la segunda pista de aterrizaje, ambas pistas (la segunda y la actual) deberán estar siempre operativas simultáneamente, salvo los períodos en que deba hacerse mantenimiento preventivo o correctivo a una de ellas o se den otras causas debidamente justificadas por el Concesionario ante el Concedente que dificulten su operatividad, tal como se cita a continuación:

“5.15 Mantenimiento. El Concesionario será responsable del mantenimiento, con sus propios recursos y durante la Vigencia de la Concesión, de los Bienes de la Concesión, a fin de que cumpla con todos los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos.

Una vez que se encuentre operativa la segunda pista de aterrizaje, ambas pistas (la segunda y la actual) deberán estar siempre operativas simultáneamente, salvo los períodos en que deba hacerse mantenimiento preventivo o correctivo a una de ellas o se den otras causas debidamente justificadas por el Concesionario ante el Concedente que dificulten su operatividad. En caso que los supuestos antes indicados generen la restricción o suspensión del servicio, el Concesionario deberá obtener autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), o la entidad que la sustituya, para efectuar dicha suspensión o restricción del servicio.

El mantenimiento de las pistas deberá efectuarse bajo la supervisión y aprobación de OSITRAN.”

[Subrayado nuestro]

Cabe indicar que, de acuerdo con el Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobado mediante Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12 de 06 de noviembre de 2018, la operación del referido aeropuerto se estructura en dos hitos, en el primero se encuentra comprendida la nueva pista de aterrizaje, la nueva torre de control aéreo, la nueva estación de extinción e incendio y rescate, entre otros; mientras que el segundo hito incluye el nuevo terminal de pasajeros, entre otros, conforme se cita a continuación:

“Plan Maestro de Desarrollo 2018

El desarrollo futuro del AIJC, considerando los requisitos y exigencias establecidas por el Contrato de Concesión, se estructura en dos grandes hitos.

El primer hito comprende la puesta en operación de la mayoría de los nuevos componentes del lado aire. Este hito encuadra:

- Una nueva pista 15R/33L.
- *Un nuevo sistema de calles de rodadura asociado tanto a la nueva pista como a la pista actual, incluida las calles de conexión entre las pistas.*
- *Una parte de la plataforma de estacionamiento remoto de aeronaves.*
- Una nueva torre de control aéreo.
- *Una nueva estación de extinción de incendios y rescate.*
- *Nuevas instalaciones de ayuda a la navegación aérea.*

(...)

El segundo hito abarca la entrada en servicio del resto del desarrollo del aeropuerto, encabezado por la operación del nuevo terminal de pasajeros. Este hito engloba:

- El nuevo terminal de pasajeros.
- *La nueva playa de estacionamientos de vehículos*
- *La nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves.*
- *Nuevas áreas de apoyo a la aviación.*
- *Nuevos sistemas de acceso al lado tierra.*
- *El desarrollo de áreas para actividades no aeronáuticas.*
- *Nuevas áreas de servicios y sistemas especiales.*

(...)

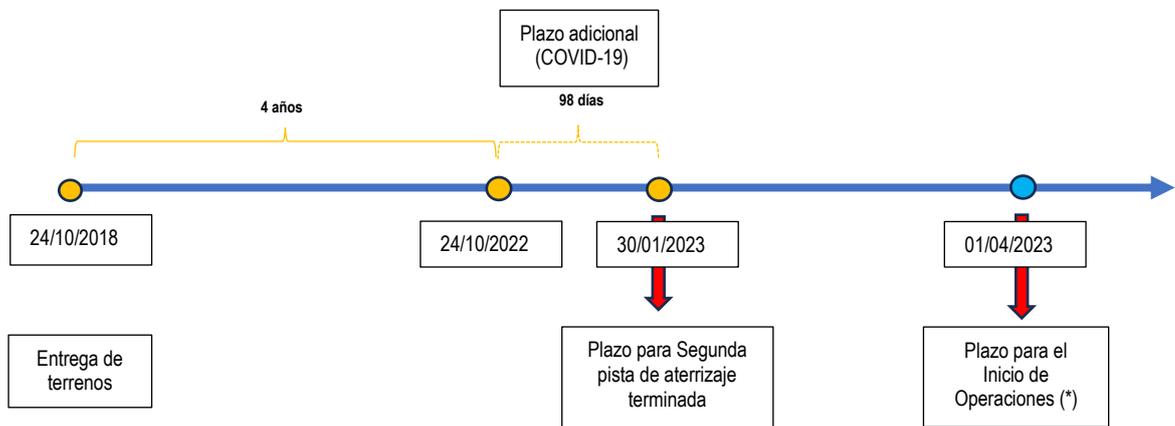
[Subrayado nuestro]

Teniendo en cuenta el marco contractual expuesto, de la documentación que consta en el acervo documentario de esta Entidad Fiscalizadora Superior, se advierte que mediante “Acta de Entrega de Terreno para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, del 24 de octubre de 2018, el Concedente entregó al Concesionario la totalidad de las áreas necesarias, libres de interferencias, para la ampliación del aeropuerto. En consecuencia, de acuerdo con la cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario debía construir una segunda pista de aterrizaje, de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación, teniendo como plazo máximo para cumplir con dicha obligación el 24 de octubre 2022.

No obstante, debido a la Emergencia Sanitaria por la Pandemia COVID-19, el Concedente, a través del Oficio N° 4622-2020-MTC/19 e Informe N° 1587-2020-MTC/19.02, otorgó al Concesionario una suspensión de obligaciones para la construcción y puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje de 98 días, siendo el nuevo plazo para que la segunda pista esté terminada y lista para entrar en operación, el 30 de enero de 2023.

Teniendo en cuenta que previo al vencimiento del plazo máximo contractual, el equipamiento de la nueva torre de control aún se encontraba pendiente de instalación por parte de CORPAC, el 24 de enero de 2023, mediante el “Acta de Acuerdos respecto al inicio de operaciones de la nueva torre de control y la segunda pista de aterrizaje y despegue del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, Acta de acuerdo de inicio de operaciones AIJCH), suscrita entre el Concesionario, CORPAC y el Concedente, se postergó el inicio de operaciones de la nueva torre de control y de la segunda pista de aterrizaje para el 01 de abril de 2023⁵. Lo descrito se muestra en el siguiente gráfico:

Gráfico N° 1
Plazo para la construcción de la segunda pista de aterrizaje y su inicio de operaciones



(*) Es obligación de CORPAC: cumplir con: (i) Numeral v) del acápite 2.1.2 del Anexo 9 y (ii) Capacitación a controladores, 6 meses antes del inicio de operaciones.

Fuente: Contrato de Concesión
Elaborado por: Comisión de Control.

A fin de verificar el estado situacional de la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje y de la nueva torre de control, mediante el Oficio N° 117-2023-CG-/APP del 1 de junio de 2023, esta Entidad Fiscalizadora Superior solicitó dicha información al MTC. En respuesta, mediante el Oficio N° 0196-2023-MTC/12 del 15 de junio de 2023, la DGAC-MTC remitió la información solicitada, de la cual se advierte los siguientes hechos:

- Mediante la Carta GG.270.2023.O del 30 de marzo de 2023, CORPAC comunicó a la DGAC-MTC el peligro identificado en las operaciones nocturnas en la Nueva Torre de Control, señalando que en la reunión desarrollada entre CORPAC y el MTC (DGAC-MTC y la Dirección General de

⁵ “ACTA DE ACUERDOS RESPECTOS AL INICIO DE OPERACIONES DE LA NUEVA TORRE DE CONTROL Y LA SEGUNDA PISTA DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ”

(...)

IV. ACUERDO FINAL

4.1 CORPAC a través del Oficio N° GG.069.2023/2 de 24 de enero de 2023, el cual fue tomado en cuenta para la conclusión de la presente Acta, remite un cronograma actualizado del inicio de las operaciones de la nueva torre de control y pista de aterrizaje y despegue, por el cual se compromete a iniciar las operaciones como fecha máxima el 1 de abril de 2023. Asimismo, en aplicación del quinto párrafo del literal a) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, LAP acepta el nuevo plazo de inicio de operaciones de la segunda pista para el 1 de abril de 2023”.

Programas y Proyectos de Transporte, en adelante, DGPPT-MTC) el 24 de marzo de 2023, se mostró un video grabado el día 23 de marzo de 2023, en horas de la noche durante la realización de las pruebas operacionales, el cual mostraba el efecto de **dualidad de imagen** que se produce cuando un haz de luz, generado por una aeronave en la aproximación final, atraviesa la superficie de las lunas que protegen la torre de control, formando un punto luminoso adicional que da la impresión de ser una aeronave diferente a la aeronave en cuestión, generando en el observador la percepción que son dos aeronaves en la aproximación en vez de una.

- Mediante la Resolución Directoral N° 0218-2023-MTC/12 del 31 de marzo de 2023, la DGAC-MTC autorizó el funcionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, contemplando dentro de sus características, la segunda pista de aterrizaje y nueva torre de control.
- Mediante el Informe N° 037-2023-MTC/12.04.03 del 31 de marzo de 2023, la Coordinación Técnica de Navegación Aérea de la DGAC-MTC informó a la Dirección de Seguridad Aeronáutica de la DGAC-MTC, que la Gerencia de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional de CORPAC, en función a su Evaluación de Seguridad Operacional realizada el 30 de marzo de 2023⁶ (producto de la inclusión de los HIRA P-OPE_067/23⁷ y P-OPE_068/23⁸) manifestó que la operación nocturna (de la segunda pista de aterrizaje) no se daría hasta que el problema de “distorsión óptica” en la nueva torre de control sea superado.
- Mediante el Informe N° 069-2023-MTC/12.04.03 del 14 de junio de 2023, la Coordinación Técnica de Navegación Aérea de la DGAC-MTC manifestó que CORPAC demostró que su staff de 30 controladores se encontraba apto para el inicio de operaciones en la nueva torre de control desde el 01 de abril de 2023, para operar una pista a la vez (16R/34L o 16L/34R).
- Mediante el Informe N° 205-2023-MTC/12.04 del 14 de junio de 2023, la Dirección de Seguridad Aeronáutica de la DGAC-MTC señaló que, de las coordinaciones efectuadas con la DGPPT-MTC, se concluyó que el estado de los pavimentos de la primera pista de aterrizaje del AIJC podría soportar el tráfico de aeronaves hasta el año 2025. Asimismo, señaló que la postergación de los trabajos de rehabilitación de la pista de aterrizaje actual permitiría aliviar los reclamos de las líneas aéreas que veían inconvenientes en la operación de la nueva pista por la distancia a la plataforma existente.

En base a los hechos expuestos, esta Entidad Fiscalizadora Superior analizará el desarrollo de la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje y la nueva torre de control, así como el cumplimiento de las condiciones establecidas en la cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, vinculadas a las obligaciones establecidas en el numeral v) del acápite 2.1.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, a cargo de CORPAC, y la capacitación a los controladores aéreos para la operación de la segunda pista de aterrizaje, que debía ocurrir a más tardar seis (6) meses previos al inicio de operaciones programado por el Concesionario.

Sobre la nueva torre de control y la problemática de la “dualidad de Imagen”

⁶ “EVALUACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La Gerencia de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional de CORPAC ha identificado en su “Evaluación de seguridad operacional - Revisión 2” con fecha 22 de febrero de 2023, once posibles peligros. Adicionalmente en la Revisión 3 de fecha 30 de marzo de 2023, se han identificado 6 posibles peligros adicionales, siendo un total de 17 peligros que deben ser monitoreados de manera continua por el SMS, los cuales se muestran a continuación:

(...)

ITEM	CODIFICACION	DESCRIPCION
(...)	(...)	(...)
16	P-OPE_067/23	Ilusión óptica por dualidad de imagen en las lunas de Torre de Control.
17	P-OPE_068/23	Normalización de la desviación referente a la dualidad de imagen desde la nueva Torre de Control.

⁷ Peligro identificado: Ilusión óptica por dualidad de imagen en las lunas de Torre de Control.

⁸ Peligro identificado: Normalización de la desviación referente a la dualidad de imagen desde la nueva Torre de Control.

El 6 de febrero de 2023, mediante el “Acta de entrega de infraestructura, áreas y sistemas que efectúa Lima Airport Partners S.R.L. en favor de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. en el marco de la ejecución del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”⁹, el Concesionario entregó a favor de CORPAC la infraestructura constituida por la nueva torre de control, los edificios asociados al campo de vuelo, bancoductos y acometida de media tensión Asimismo, la referida Acta establece que a partir de su suscripción, CORPAC tendrá la posesión de la infraestructura, áreas y sistemas señalados en el Anexo I¹⁰ de la referida acta, contando con el derecho pleno para usarlos, operarlos y mantenerlos para el desarrollo de sus funciones, actividades y operaciones aeronáuticas que son de su responsabilidad, tal como se cita a continuación:

Acta de entrega de infraestructura, áreas y sistemas que efectúa Lima Airport Partners S.R.L. en favor de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. en el marco de la ejecución del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

“(…)

TERCERA: OBJETO

3.1 La presente Acta de Entrega tiene por objeto la entrega de LAP a favor de CORPAC de la infraestructura constituida por la nueva Torre de Control, los edificios asociados al campo de vuelo, bancoductos y acometida de media tensión (en adelante, la infraestructura); y, los sistemas; los cuales se encuentran listados en el Anexo I del presente documento, en cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, el Contrato de Colaboración y la ejecución del Proyecto de Ampliación, durante el Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, en el marco de lo señalado por el MTC en el Oficio N° 0054-2022-MTC/19.

3.2 A partir de la suscripción de la presente Acta de Entrega, CORPAC tendrá la posesión de la infraestructura, áreas y sistemas señalados en el numeral 3.1, contando con el derecho pleno para usarlos, operarlos y mantenerlos para el desarrollo de sus funciones, actividades y operaciones aeronáuticas que son de su responsabilidad, según las responsabilidades previstas en el Contrato de Concesión y en el Contrato de Colaboración, en línea con lo establecido en el literal b. de la cláusula séptima de la presente Acta de Entrega. “

[Subrayado nuestro]

Sin embargo, tal como se ha indicado, mediante Carta GG.270.2023.O del 30 de marzo de 2023, CORPAC comunicó a la DGAC-MTC el peligro identificado en las operaciones nocturnas en la nueva torre de control, señalando que en la reunión desarrollada entre CORPAC y el MTC, el 24 de marzo de 2023, se mostró un video grabado el día 23 de marzo de 2023, en horas de la noche durante la realización de las pruebas operacionales, el cual mostraba el efecto de **dualidad de imagen**, que se produce cuando un haz de luz, generado por una aeronave en la aproximación final, atraviesa la superficie de las lunas que protegen la torre de control, formando un punto lumínico adicional que da

⁹ Remitida a esta Entidad Fiscalizadora Superior mediante Carta GG.183.2022 de 28 de febrero de 2023 de CORPAC.

¹⁰ **Infraestructura:**

1. Edificios: Edificio 1210: Torre de Control de Tráfico Aéreo; Edificio 1240: Centro de Regulación y Transformación Airfield Ground Lightning (AGL); Edificio 1261: Centro de Transformación Sistemas de Aterrizaje por instrumentos (ILS) Localizador (LOC); Edificio 1262: Centro de transformación Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS) – Trayectoria de Planeo (GP); Edificio 1263: Centro de transformación radar.
2. Banco ductos compartidos de comunicaciones (ICT), Baja tensión (BT), Media Tensión (MT).
3. Banco de Ductos de AGL (BT y MT) para el uso exclusivo de CORPAC, los mismos que cuentan con buzones de inspección.

Sistemas

1. Sistemas de Ayudas Visuales:
 - 1.1 Indicadores y dispositivos de señalización
 - 1.2 Sistemas de ayudas luminosas (AGL), incluye luces, letreros y balizas de borde de calle de rodaje.
2. Sistema de mando y presentación de las ayudas visuales (ALCMS: Air Lighting Control and Monitoring Systems)
3. Sistema de Media Tensión (Topología en Anillo), que incluye acometidas, relés de protección y celdas de media tensión.

Áreas

1. Áreas críticas del sistema ILS.
2. Espacios asignados para equipamientos del sistema AWOS.
3. Áreas de accesos y de servicios
4. Áreas de servicios (para tanque de combustible)
5. Área para la nueva sala de regulación.

la impresión de ser una aeronave diferente a la aeronave en cuestión, generando en el observador la percepción de que son dos aeronaves en la aproximación en lugar de una. En la referida carta se precisó que, el mismo 24 de marzo de 2023, en una visita a la nueva torre de control con la participación de funcionarios de CORPAC, el MTC (DGAC y DGPPT) y el Concesionario, se corroboraron in situ los efectos de dicho fenómeno.

Asimismo, a través de la citada Carta, CORPAC señaló que dicho efecto podía inducir al error en la toma de decisiones del controlador de tránsito aéreo, generando una situación de inseguridad, conforme a lo establecido en la Norma Técnica Complementaria “Procedimientos del Servicio de Control de Aeródromo” (NTC 007-2014)¹¹ de la DGAC-MTC, por lo que, en el proceso de puesta en marcha de la nueva torre de control suspendieron las pruebas operacionales nocturnas, hasta eliminar el problema o hasta que se implementen las medidas mitigadoras, informando que las pruebas operacionales diurnas se mantienen de acuerdo con lo programado y mientras no se solucione el problema de **dualidad de imagen**, sólo se brindará desde la nueva torre de control, el servicio de control de tránsito aéreo de día y durante la noche el mencionado servicio será prestado desde la actual torre de control, tal como se muestra a continuación:

Carta GG. 270.2023.O de 30 de marzo de 2023

“Este fenómeno al estar presente en todas las operaciones aéreas del ATZ puede inducir al error en la toma de decisiones del controlador de tránsito aéreo de aeródromo, generando un evento de seguridad.

De acuerdo con lo establecido en la NTC 007 2014 de la DGAC:

6.1.1 Las torres de control de aeródromo deben transmitir información y expedir permisos a las aeronaves bajo su control, para conseguir un movimiento de tránsito seguro, ordenado y rápido en el aeródromo y en sus inmediaciones, con el fin de prevenir colisiones entre:

- a) las aeronaves que vuelan dentro del área designada de responsabilidad de la torre de control, incluidos los circuitos de tránsito de aeródromo alrededor del aeródromo;
- b) las aeronaves que operan en el área de maniobras;
- c) las aeronaves que aterrizan y despegan;
- d) las aeronaves y los vehículos que operan en el área de maniobras;
- e) las aeronaves en el área de maniobras y los obstáculos que haya en dicha área.

6.1.1.2 Los controladores de aeródromo deben mantener bajo vigilancia constante todas las operaciones de vuelo que se efectúen en el aeródromo o en su proximidad, así como los vehículos y personal que se encuentren en el área de maniobras. Los controladores de aeródromo deben vigilar por observación visual, aumentándola en condiciones de baja visibilidad por medio de un sistema de vigilancia ATS, cuando dicho sistema esté disponible.

En este caso la vigilancia por observación visual exigida en 6.1.1.2 de la NTC 007-2014 para cumplir con los fines del servicio de control de aeródromo, mencionados en 6.1.1.1, se vería alterada por este fenómeno.

(...)

En consecuencia, informamos a su despacho que en el proceso de puesta en marcha de la nueva torre de control hemos suspendido las pruebas operacionales nocturnas por los motivos indicados, las mismas que reanudaremos cuando se haya eliminado el problema o cuando se implementen las medidas mitigadoras que surjan como resultado de una gestión de riesgo de este peligro identificado.

Asimismo, informamos que las pruebas operacionales diurnas se mantienen de acuerdo con lo programado y mientras no se solucione el problema de DUALIDAD DE IMAGEN, sólo se brindará desde la nueva torre de control, el servicio de control de tránsito aéreo de día y durante la noche el mencionado servicio será prestado desde la actual torre de control.”

[Subrayado nuestro]

¹¹ Aprobada mediante Resolución Directoral N° 347-2014-MTC/12, de 25 de julio de 2014.

Al respecto, considerando que el problema de dualidad de imagen fue identificado durante la ejecución de las pruebas operacionales efectuadas por CORPAC, en atención a lo dispuesto en la cláusula 24.3 del Contrato de Concesión¹², esta Entidad Fiscalizadora Superior solicitó¹³ al OSITRAN, que informe si como parte de su función supervisora, detectó, durante el diseño o ejecución de la nueva torre de control, problemas relacionados con sus vidrios.

En atención a ello, el OSITRAN remitió la información solicitada¹⁴. Conforme a ello, a través del Informe N° 01140-2023-JCA-GSF-OSITRAN, de 09 de junio de 2023, informó a esta Entidad Fiscalizadora Superior que no contaba con los expedientes de las Etapa de Desarrollo 5 (Ingeniería Final), ni de la Etapa 9 (Puesta en operación)¹⁵, dado que aún se encontraba en proceso la presentación de la documentación técnica por parte del Concesionario¹⁶. No obstante, OSITRAN adjuntó las conformidades otorgadas a los documentos técnicos presentados por el Concesionario respecto de la nueva torre de control, precisando que, de los 550 documentos técnicos evaluados, únicamente cuatro (4) estaban pendientes de aprobación.

De la verificación a los referidos documentos técnicos por parte de esta Entidad Fiscalizadora Superior, se advierte que OSITRAN dio conformidad con comentarios a los planos vinculados a la nueva torre de control, sobre la base de lo indicado por su supervisor contratado (Consortio CESEL-INECO), advirtiéndose, entre otros, los siguientes comentarios:

Cuadro N° 1
Conformidad con comentarios advertidos por el OSITRAN para la nueva torre de control

N°	Número del documento técnico presentado por el Concesionario	Comentarios	Estado de Aprobación
45	1210-AAM5N-000000-035	<ul style="list-style-type: none"> Descripción de muro cortina no coincide con lo indicado en especificación técnica: NL 1200 FD SPC ACM TC 088000. Ítem 4.8.1 	B De acuerdo con la nomenclatura establecida por OSITRAN para la revisión de los documentos técnicos, la letra "B" significa "Proceder y Presentar en la siguiente fase".
81	1210-AAW6N-000000-017	<ul style="list-style-type: none"> Falta leyenda de números isométrico. La supervisión cree conveniente que el cristal del muro cortinal del fanal sea de color, pero se respeta la propuesta del diseño el cual es incoloro. 	B De acuerdo con la nomenclatura establecida por OSITRAN para la revisión de los documentos técnicos, la letra "B" significa "Proceder y Presentar en la siguiente fase".

Fuente: Informe N° 01386-2023-JCA-GSF-OSITRAN, de 21 de julio de 2023
Elaborado por: Comisión de Control

Del cuadro se advierte que respecto al documento técnico "N° 1210-AAM5N-000000-035", OSITRAN señaló que la observación estaba relacionada a que la descripción del muro cortina no se condice con la especificación técnica señalada en el mencionado documento técnico, mientras que respecto del documento técnico N° "1210-AAW6N-000000-017", precisó que faltan detalles en la leyenda de los

¹² "24.3. **Supervisión de Obras.** A efectos de dar debido cumplimiento a lo estipulado en la cláusula 5.10 del presente Contrato, la construcción de las Mejoras será supervisada por OSITRAN, conforme a las facultades que le otorga la Ley 26917. (...)."

¹³ Mediante Oficio N° 118-2023-CG/APP, de 01 de junio de 2023; Oficio N° 162-2023-CG/APP, de 14 de julio de 2023 y Oficio N° 225-2023-CG/APP, de 25 de agosto de 2023.

¹⁴ Mediante Oficio N° 06904-2023-GSF-OSITRAN de 21 de julio de 2023 e Informe N° 01386-2023-JCA-GSF-OSITRAN de la misma fecha y Oficio N° 08247-2023-GSF-OSITRAN de 31 de agosto de 2023 e Informe N° 01620-2023-JCA-GSF-OSITRAN de la misma fecha.

¹⁵ El numeral 1.29 del Anexo 14 - Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión, establece diez (10) Etapas de Desarrollo a ser cumplidas por el Concesionario durante la ejecución de las mejoras en el AIJC, dentro de las cuales, la etapa de desarrollo 5 está relacionada con la Ingeniería Final de la Infraestructura y de la etapa 9 está asociada a la puesta en operación de la Infraestructura.

¹⁶ En el marco de las condiciones establecidas en la "Directiva para el Procedimiento de Revisión y aprobación de las Etapas de Desarrollo de las mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", aprobado con Resolución de Consejo Directivo N° 0004-2020-CF-OSITRAN del 23 de enero de 2020.

números isométricos y que la supervisión considera conveniente que los vidrios de la nueva torre de control sean de color, pero que respetan la propuesta de diseño del Concesionario de que sea incoloro.

No obstante, del levantamiento de observaciones realizadas por el Concesionario, este señaló que la primera observación (documento técnico "N° 1210-AAM5N-000000-035) sobre la descripción del muro cortina se debía a un error tipográfico el cual ha sido subsanado en la Etapa de Desarrollo 7 (Construcción) y con relación a la observación del color del cristal de la nueva torre de control (documento técnico N° 1210-AAW6N-000000-017), el Concesionario optó por que el conjunto de vidrios sea de 0.76 mm de PVB y en color verde¹⁷.

En ese sentido, se advierte que ninguna de las observaciones realizadas por el OSITRAN estaba vinculada a las especificaciones técnicas del cristal de la nueva torre de control ni a que ello podría generar un problema de dualidad de imagen.

Respecto a la ejecución de las obras de la nueva torre de control, OSITRAN (al igual que para el diseño y operación) señaló a través del Informe N° 01386-2023-JCA-GSF-OSITRAN¹⁸ que el expediente de la Etapa de Desarrollo 7 vinculado a su construcción, aún se encontraba pendiente de revisión y aprobación, dado que estaba pendiente la remisión de documentos técnicos por parte del Concesionario. Lo señalado se muestra a continuación:

Informe N° 01386-2023-JCA-GSF-OSITRAN de 21 de julio de 2023.

"Con respecto al expediente de la etapa desarrollo 7, cabe indicar que, de acuerdo con la directiva de etapas de desarrollo, se ha recibido para información los documentos técnicos tales como: Presupuesto de contrato referencial, Base de datos de no conformidades, Reportes EHS, Protocolos de Pruebas y certificados de los materiales con la finalidad de verificar la correcta ejecución de la obra. Sin embargo, a la fecha aún hay documentos pendientes de envío, según lo comunicado por el concesionario.

Así mismo, durante la construcción (etapa 7), se ha recibido los planos SKT en donde el contratista ha ido subsanando las observaciones realizadas en la etapa 5.

La supervisión está a la espera que el concesionario remita los documentos pendientes de la etapa 7, así como el expediente de dicha etapa".

[Subrayado nuestro]

Cabe señalar que, OSITRAN, mediante el Informe N° 1620-2023-JCA-GSF-OSITRAN de 31 de agosto de 2023, informó que siendo la ejecución del proyecto de ampliación del AIJC a través del proceso constructivo denominado "fast track"¹⁹, los expedientes de las Etapas de Desarrollo 5 y 7, aún no se encuentran aprobados debido al problema de dualidad de imagen en vidrios de la nueva torre de control.

¹⁷ Conforme se muestra a continuación:

Informe N° 01386-2023-JCA-GSF-OSITRAN de 21 de julio de 2023

"El documento técnico N° 1210-AAM5N-000000-035, es el plano donde se muestran los detalles constructivos de elementos del fanal, uno de esos elementos es el muro cortina. (...).

Cabe indicar, que el objeto de esta observación es por un error tipográfico, en lugar de decir: "1.52 mm CRISTAL acústico PVB", debería decir: "1.52 MM Laminado acústico PVB", tal como se indica especificación técnica NL_1200_FD_SPC_ACM_A00_TC_088000_Glazing.

Durante la etapa 7 - Construcción, se ha subsanado la observación, mediante el documento técnico NL_1210_CN_SKT_WAY_AAB_CS_002465, donde se aprecia la distribución general de los vidrios del fanal y en el cual, la descripción indica lo siguiente: "0.76 mm de PVB acústico y 0.76 mm de PVB verde" (Ver imagen N°2).

(...)

"El Concesionario inicialmente considero en su diseño que el cristal del muro cortina del fanal de la Torre sea incoloro. Sin embargo, después que la Supervisión recomendara mediante el documento técnico N° 1210-AAW6N-000000-017, que el cristal del muro cortina del fanal sea de color, el Concesionario opto por que el conjunto de vidrios aporte 0.76 mm de PVB color verde, (ver imagen N°3), como se aprecia en el documento NL_1210_CN_SKT_WAY_AAB_CS_002465, de igual manera se reflejó en la ficha técnica del cristal con documento NL_1200_CN_PDS_WAY_AAV_QA_002090 (ver imagen N°4).

(...)"

¹⁸ Remitido a esta entidad Fiscalizadora a través del Oficio N° 06904-2023-GSF-OSITRAN de 21 de julio de 2023.

¹⁹ Modalidad constructiva en la que el Contratista divide el proyecto en una serie de paquetes de ejecución, y desarrolla cada uno al nivel de ingeniería suficiente para comenzar a construirlo. De este modo, las ingenierías de los distintos paquetes de ejecución se superponen con la construcción según la secuencia prevista por el Contratista en el cronograma de construcción.

Por otra parte, de la información remitida por el OSITRAN, se advierten diversos hechos relacionados con la problemática de la dualidad de imagen, las cuales se detallan a continuación:

- Mediante la Carta C-LAP-ADP-MTC-2023-1793 del 06 de julio 2023, el Concesionario remitió a la DGPPT-MTC, el “Informe de Resultados – Operación Nocturna en la Nueva Torre de Control del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima, Perú” (en adelante, Informe de Resultados), elaborado por la consultora internacional ALG, contratada por este, que emitió información de las lunas del fanal²⁰ de la nueva torre de control.
- El OSITRAN, mediante Oficio N° 06573-2023-GSF-OSITRAN de 13 de julio 2023, solicitó al Consorcio Supervisor CESEL – INECO²¹ la elaboración y presentación de un Informe Técnico Especial sobre el Informe de Resultados, a fin de evaluar la toma de acciones por parte del Concesionario.
- Mediante Carta TP.145800.4606.23.SUP de 20 de julio 2023, el referido Consorcio Supervisor de OSITRAN presentó el Informe Técnico Especial N° 121, en el cual señala que la consultora ALG concluye que la doble imagen que se apreció en el cristal del muro cortina del fanal no impide la operación nocturna desde la nueva torre de control, pero que el Informe de Resultados no aporta soluciones al problema de los reflejos en la nueva torre de control.

Asimismo, señaló que el Concesionario envió a un laboratorio de Singapur, una muestra del panel de vidrio para la realización de pruebas a fin de verificar la composición del vidrio colocado; sin embargo, el panel de vidrio se quebró, por lo cual, no se pudo realizar el procedimiento y, a raíz de este percance, el Concesionario coordinó nuevas pruebas en el laboratorio español TECNALIA, cuyos resultados aún no le han sido remitidos.

Finalmente, el Consorcio Supervisor opinó que los vidrios cumplen con lo indicado en las especificaciones técnicas del proyecto; sin embargo, a efectos de pronunciarse sobre el problema de los vidrios y la posible solución requiere el estudio de las nuevas pruebas que se vienen realizando en el laboratorio español TECNALIA, en aras de contrastar y/o verificar los resultados de la composición del vidrio colocado en la nueva torre de control, así como la relación de equipos instalados y por instalar en la nueva torre de control por parte de CORPAC.

- Mediante el Oficio N° 07120-2023-GSF-OSITRAN de fecha 31 de julio de 2023, el OSITRAN comunicó al Concesionario que considerando que el Informe de Resultados no contiene los resultados de las pruebas de laboratorio en el extranjero (Singapur, Asia), que permita verificar que los valores reales de reflexión y transmisión de los vidrios del fanal de la citada torre son coherentes con el diseño aprobado, requiere los resultados de las citadas pruebas de laboratorio, así como un cronograma respecto a las acciones de solución que viene realizando frente a la problemática de dualidad óptica. Al respecto, el OSITRAN, mediante el Oficio N° 08247-2023-GSF-OSITRAN, de 31 de agosto de 2023, informó a esta Entidad Fiscalizadora Superior que se encuentra a la espera de la información solicitada al Concesionario.
- Mediante Oficio N° 07121-2023-GSF-OSITRAN de fecha 31 de julio de 2023, el OSITRAN solicitó a CORPAC S.A. la relación de equipos instalados y por instalar en la nueva torre de control en tanto la misma fue requerida por el Consorcio Supervisor CESEL – INECO, a efectos de emitir opinión sobre la problemática de los vidrios instalados en la referida infraestructura. No obstante, el OSITRAN señaló que, al 31 de agosto de 2023, no ha obtenido respuesta de CORPAC, por lo

²⁰ Es el centro de trabajo de la torre de control donde los controladores aéreos efectúan sus cometidos. Tomado del Artículo denominado “Ingeniería Aeroportuaria, Edificación y Equipos”.

²¹ A cargo de la Supervisión de Mejoras en el AIJC, en el marco del Contrato de Supervisión N° 046- 2014-OSITRAN suscrito con el OSITRAN.

cual mediante Oficio N° 08265-2023-GSF-OSITRAN del 31 de agosto de 2023, ha reiterado el requerimiento de información.

De lo expuesto, se advierte que el OSITRAN, en su condición de supervisor del diseño y la construcción de la nueva torre de control (según la evaluación realizada por el consorcio supervisor CESEL-INECO), aprobó casi todos los documentos técnicos vinculados a la ingeniería de la nueva torre de control, sin realizar observaciones de fondo respecto de los vidrios de la misma durante el diseño ni la ejecución de obras. Posteriormente, OSITRAN señaló que el vidrio instalado en la nueva torre de control cumple con las especificaciones técnicas del proyecto; no obstante, se encuentra a la espera de la remisión las pruebas de laboratorio por parte del Concesionario e información solicitada a CORPAC, con la finalidad de que se pronuncie al respecto.

Por su parte, esta Entidad Fiscalizadora Superior ha tomado conocimiento sobre la remisión de los Oficios N° 2539-2023-MTC/19.02 y Oficio N° 2537-2023-MTC/19.02 de fecha 11 y 14 de agosto de 2023, respectivamente, por parte de la DGPPT-MTC hacia el Concesionario, en los cuales pone en su conocimiento el Informe Técnico emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante, OACI), emitido a solicitud de la DGAC-MTC, respecto de la “Evaluación de visibilidad desde la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima, Perú” (en adelante, Informe OACI), cuya conclusión es que: *“(…) Los vidrios del fanal no tienen las características óptimas, desde el punto de vista óptico, para su uso en torres de control y constituyen un peligro (en el contexto de la gestión de la seguridad operacional) cuyo riesgo debe ser atendido y correctamente evaluado. Asimismo, que, las características del defecto no permiten pensar en soluciones ópticas que posibiliten neutralizar o atenuar, a un nivel despreciable, los defectos observados.”*

En atención a las recomendaciones del Informe OACI, se constituyó una mesa de trabajo, conformada por representantes de la DGAC-MTC, de la DGPPT-MTC, de CORPAC y del Concesionario, a fin de tratar la problemática detectada sobre los vidrios instalados en la nueva torre de control y establecer las medidas de mitigación y soluciones al respecto, siendo la primera reunión el 15 de agosto del presente año. En dicha mesa de trabajo, el Concesionario propuso la implementación de dos (2) medidas de mitigación y la elaboración de un plan de trabajo que incluya un cronograma de actividades.

Es así como, a través de la Carta N° C-LAP-ADP-MTC-2023-2168 de 25 de agosto de 2023, el Concesionario remitió a la DGPPT-MTC el “Plan de Trabajo” de las referidas medidas de mitigación, las cuales incluyen el tiempo de implementación, en que consiste cada solución, el procedimiento para ejecutar la referida medida de mitigación y el efecto de cada una de ellas. Lo descrito se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 2
Medidas de mitigación propuestas por el concesionario

Medidas	Ecuilización de los cristales del muro cortina.	Plan de reemplazo IGU del fanal de la nueva Torre de Control
Tiempo de implementación	15 días	12 meses
Definición	La ecuilización es un proceso por el cual, la presión interior de la cámara de vidrio se ajusta con la presión del exterior, para reducir y/ o eliminar la segunda imagen	Reemplazo de los 24 paneles insulados (IGUs) del fanal de la nueva Torre de Control, por un sistema de cristales laminados
Procedimiento	Se realiza utilizando un tubo capilar pequeño (menos de 1 mm de espesor), que se inserta	1. Definición de nuevos parámetros. 2. Desarrollo del diseño 3. Fabricación

	<p>en la cámara del IGU²² para y permite el ingreso de aire.</p> <p>El ingreso de aire puede ocurrir de manera natural o inyectando aire con una bomba de presión</p>	<p>4. Instalación de sistema de acristalamiento.</p> <p>5. Cierre</p>
Efecto	<p>Una vez realizada la inyección de aire, ya las dos caras se mostraban paralelas y se reducirán las imágenes dobles.</p>	<p>Se instalarán paneles de cristal laminado que son óptimos para torre de control</p>

Fuente: Carta N° C-LAP-ADP-MTC-2023-2168 de 25 de agosto de 2023

Elaborado por: Comisión de Control

De lo expuesto, si bien la DGPPT-MTC, en el marco de sus competencias, viene realizando acciones en torno al problema de la dualidad de imagen en los vidrios de la nueva torre de control, se advierte que una de las medidas de mitigación propuesta por el Concesionario considera adecuar los vidrios instalados en la nueva torre de control, pese a que el Informe de OACI advierte que dichos vidrios no tienen las características óptimas **para su uso en torres de control y constituyen un peligro**, por lo que, la DGPPT-MTC, en el marco de sus competencias, deberá evaluar oportunamente cuál de las medidas de mitigación satisfacen las condiciones técnicas que debe de tener la nueva torre de control, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios.

Asimismo, en atención a lo descrito previamente, se advierte que el OSITRAN, en su condición de supervisor de las mejoras en el AIJC, no ha advertido ninguna observación de carácter técnico en el diseño ni en la ejecución de inversiones respecto de los vidrios que fueron instalados en el fanal de la nueva torre de control, señalando (a través de su supervisor contratado) que los vidrios cumplen con las características técnicas del Proyecto, lo que no se condice con el Informe OACI. Dicha actuación del Regulador no se enmarca en el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, que señala que OSITRAN, de acuerdo con sus funciones, debe evaluar, aprobar o desaprobado los documentos de cada etapa de desarrollo

Cabe indicar que, mientras no se resuelva la problemática de la “dualidad de imagen”, lo que incluye determinar las causas de ello, la operación de la segunda pista de aterrizaje se realizará en un horario limitado, lo cual no se condice con lo establecido en la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión que dispone que ambas pistas de aterrizaje deben estar siempre operativas simultáneamente, limitando el aprovechamiento de la infraestructura aeroportuaria por parte de los usuarios.

Sobre la capacitación a los controladores

El literal a) de la cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión establece que, para la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje, el Concedente deberá cumplir -entre otros²³- con la

²² Insulated Glass Unit (IGU) – Unidad de Vidrio Insulado.

²³ Las obligaciones establecidas en el numeral v) del acápite 2.1.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión a cargo de CORPAC:

“ANEXO 9

INTERRELACIÓN ENTRE CORPAC S.A. Y EL CONCESIONARIO

(...)

1.1.2. Responsabilidades.

(...)

v) Todos los equipos y/o sistemas de aeronavegación del Aeropuerto serán conservados, operados y mantenidos por CORPAC S.A., tales como:

- Radioayudas (ILS; VOR; DME; NDB, ductos, cables)
- Meteorología (Estación Meteorológica, sensores, ductos, cableado)
- Comunicaciones (HF, VHF, UHF, redes AFTN y ATS, terminales IAT, planta externa)
- Ayudas luminosas (luces de borde, de eje, de taxeo, de aproximación, sistema PAPI, faro giratorio, cables, ductos, zanjas)
- Sistema Radar (Estación de Antenas PSR/MSSR, ductos, zanjas, cables)
- Subestaciones de energía eléctrica de los sistemas aeronáuticos (casetas, zanjas, ductos, cables)
- Inspección en Vuelo (ver hoja aparte)”.

capacitación a los controladores para su operación, a más tardar antes de los seis (6) meses previos al inicio de operaciones programado por el Concesionario.

Tal como se ha indicado, mediante el “Acta de acuerdo de inicio de operaciones AIJCH”, se programó el inicio de operaciones de la nueva torre de control y la segunda pista de aterrizaje para el 01 de abril de 2023, en consecuencia, conforme a lo establecido en la mencionada cláusula, a más tardar seis meses antes de la puesta en operación, es decir, el 01 de octubre de 2022, CORPAC debió cumplir con capacitar a los controladores aéreos que operen tales infraestructuras. No obstante, a través de la citada Acta, CORPAC adjuntó un cronograma para la puesta en operación, donde se comprometió a cumplir con la capacitación de controladores para operar la segunda pista de aterrizaje, como máximo el 01 de marzo de 2021, fuera del plazo contractual.

Ahora bien, a través del Informe N° 0037-2023-MTC/12.04.03 del 31 de marzo de 2023, el Coordinador Técnico de Navegación Aérea de la DGAC-MTC informó a la Dirección de Seguridad Aeronáutica de la DGAC-MTC que, al 30 de marzo de 2023, se contaba con treinta (30) controladores aptos para operar la nueva torre de control el 1 de abril, de los cuales veintiocho (28) culminaron el 100% de la capacitación para operar una pista a la vez; sin embargo, la capacitación para operar ambas pistas a la vez (16R/34L y 16L/34R) continuará en el extranjero a partir de mayo de 2023, según lo propuesto por CORPAC, conforme se cita a continuación:

Informe N° 0037-2023-MTC/12.04.03 de 31 de marzo de 2023
“INSTRUCCIÓN Y CAPACITACIÓN
Personal de los servicios de tránsito aéreo

CORPAC adecuó el programa de capacitación del personal de la Torre de Control de Lima el 14 de marzo de 2023, con la finalidad de que los controladores cumplan los requisitos necesarios para iniciar el traslado seguro y eficiente del servicio de control de tránsito aéreo de la actual torre de control a la nueva torre de control y poder ejecutar la Fase 2 del plan de transición con los protocolos establecidos.

La torre de Control cuenta con 30 controladores que se encuentran aptos para empezar a operar en la nueva torre el 1° de abril, de los cuales 28 han culminado la capacitación al 100% para operar una pista a la vez 16R/34L o 16L/34R en la nueva torre de control.

Asimismo, CORPAC incluyó dentro del programa de capacitación a los 21 controladores que brindan el servicio de Control de Aproximación en el Área Terminal de Lima. El 100% de los controladores culminaron su capacitación de manera satisfactoria.

Finalmente, la capacitación para operar ambas pistas a la vez 16R/34L y 16L/34R continuará en el extranjero a partir de mayo de 2023, según lo propuesto por CORPAC.

(...)

Adjunto 1- SEGUIMIENTO DE OGAME AL CRONOGRAMA PARA PUESTA EN OPERACIÓN NUEVA TORRE DE CONTROL Y SEGUNDA PISTA AIJCH DE CORPAC

ID	EDT	EDT	NOMBRE DE LA TAREA	DURACIÓN	COMIENZO	FIN	RESPONSABLE	ESTADO	SEGUIMIENTO - 31.03.2023	COMPROMISO
54	1.6.6	1.6.6	Capacitación y entrenamiento CTA para operar la pista 16R	152 días	sáb 01/10/22	mié 01/03/23	CORPAC	C	Culminó el 30/03/2023	Proceso continuo (31/03/2023)

(...)"

[Subrayado nuestro]

De lo expuesto, se evidencia que si bien CORPAC concluyó con la capacitación a los controladores para operar la segunda pista de aterrizaje el día 30 de marzo de 2023, es decir, dos (02) días antes de la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje, este incumplió el plazo establecido en la cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, así como el cronograma de capacitación adjunto al “Acta

de acuerdo de inicio de operaciones AIJCH”. Adicional a ello, se advierte que no cuenta con controladores aéreos capacitados para operar ambas pistas en simultáneo y que el entrenamiento realizado está relacionado con el nuevo entorno operacional desde la nueva torre, considerando siempre el uso de una sola pista de aterrizaje.

Al respecto, para la introducción de operaciones en pistas de vuelo por instrumentos paralelos, el Manual de operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas (SOIR), ha establecido como prerrequisito que los controladores aéreos se encuentren capacitados, además de demostrar satisfactoriamente a la autoridad competente que se tienen los niveles requeridos de conocimientos y pericia, como se cita:

Doc 9643

Manual de operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas (SOIR)

“Capítulo 6

INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL ATS

6.1 GENERALIDADES

6.1.1 La instrucción del personal ATS es un prerrequisito para la introducción de operaciones en pistas de vuelo por instrumentos paralelas. En este capítulo se describe solamente la instrucción adicional que debería impartirse a los controladores de aeródromo en dependencias en las que puede asignárseles una responsabilidad limitada en cuanto a la separación de vuelos IFR. En el caso de controladores de aproximación, solamente se describen aquellas medidas adicionales que son propias de las operaciones paralelas simultáneas.

6.1.2 Cuando se prevé la realización de aproximaciones paralelas, en el plan de instrucción debería incluirse la instrucción en simulador de forma que los controladores aprendan a observar, detectar y reaccionar en situaciones en las que las aeronaves se desvían.

6.1.3 Debería incorporarse la instrucción al plan de instrucción de la dependencia y debería demostrarse satisfactoriamente a la autoridad competente que se tienen los niveles requeridos de conocimientos y pericia.

(..)”

[Subrayado nuestro]

Cabe señalar que, mediante el Informe GCNA.GOA.279.2022 de 20 de diciembre de 2022, la Gerencia de Operaciones Aeronáuticas de CORPAC indicó a la Gerencia Central de Navegación Aérea de CORPAC que, en atención a las fases de ejecución de obras de ampliación del AIJC planteadas por el Concesionario, que incluía el cierre de la pista actual por mantenimiento una vez que entrara en operación la segunda pista y recién la operación paralela de pistas a partir del 2025, planificó la estrategia para adaptar la prestación del servicio de control de tránsito aéreo, lo que incluye la capacitación a los controladores aéreos. Es decir, CORPAC sabía que no tenía controladores aéreos capacitados oportunamente, incumpliendo la cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión.

No obstante, la Dirección de Seguridad Aeronáutica de la DGAC-MTC señaló al Director General de la DGAC-MTC, mediante Informe N° 205-2023-MTC/12.04 del 14 de junio de 2023, que el estado de los pavimentos de la primera pista de aterrizaje del AIJC podría soportar el tráfico de aeronaves hasta el año 2025, es decir, no se daría el cierre de la primera pista por mantenimiento.

Tomando en cuenta ello, las dos pistas de aterrizaje deberían operar de manera continua y simultánea desde la entrada en operación de la segunda pista, esto es, desde el 01 de abril de presente año, conforme a lo estipulado en la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión; sin embargo, a la fecha de cierre del presente informe, los controladores no cuentan con la capacitación necesaria para operar las dos pistas de manera simultánea.

En efecto, al postergarse el mantenimiento programado de la primera pista de aterrizaje y estando operativa la segunda pista de aterrizaje desde el 01 de abril de 2023, conforme lo establece la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión, ambas pistas (la segunda y la actual) deberían estar siempre operativas simultáneamente, situación que no se cumple debido a lo siguiente: i) al efecto de dualidad que se genera en los vidrios de la nueva torre de control, lo que impide la operación continua de la segunda pista de aterrizaje, incumpliendo la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión, ya que hasta la fecha solo opera ciertos periodos de tiempo²⁴ y (ii) los controladores aéreos hasta la fecha no están capacitados para operar de forma paralela las dos pistas de aterrizaje, lo que incumple el plazo establecido para ello en la cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión.

Cabe precisar que, el Anexo 6 del Contrato de Concesión tiene previsto que al año 30 de la concesión, el AIJC cubra una demanda de 18.4 millones de pasajeros²⁵, sin embargo, al año 2022, luego de la recuperación de la demanda posterior al COVID-19, alrededor de 18,6 millones de pasajeros hicieron uso de las instalaciones del AIJC²⁶. En consecuencia, estando en el año 21 de la Concesión, este Proyecto sobrepasó la demanda estimada para el año 30 de la Concesión, por lo que el Concedente, en su calidad de administrador del Contrato de Concesión y en el marco de sus competencias²⁷, debe implementar las medidas necesarias, a fin de que se cumpla con el objetivo del Contrato y que ambas pistas (la segunda y la actual) estén siempre operativas simultáneamente, salvo los períodos en que deba hacerse mantenimiento preventivo o correctivo a una de ellas o se den otras causas debidamente justificadas por el Concesionario ante el Concedente que dificulten su operatividad, de acuerdo con la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión.

En conclusión, habiéndose iniciado la operación la segunda pista de aterrizaje, desde el 01 de abril de 2023, se advierte que esta presenta limitaciones durante su operación debido a: i) el problema de “dualidad de imagen” producida en los vidrios de la nueva torre de control, originando que la segunda pista de aterrizaje no opere en horario nocturno, situación que no fue advertida por el OSITRAN durante la supervisión a la construcción de la nueva torre de control; ii) CORPAC no ha cumplido con capacitar a los controladores aéreos en el plazo establecido en la cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, previo al inicio de operaciones de la segunda pista de aterrizaje. Lo expuesto genera que se incumpla la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión, que dispone que ambas pistas de aterrizaje deben estar siempre operativas simultáneamente, limitando el aprovechamiento de la infraestructura aeroportuaria por parte de los usuarios.

La situación descrita, contraviene lo siguiente:

- **Contrato de Concesión**

“CLÁUSULA 5
OPERACION DE LA CONCESION
(...)
5.6.2.1. Mejoras Obligatorias

²⁴ Informe N° 037-2023-MTC/12.04.03 del 31 de marzo de 2023.

²⁵ Según Anexo 6 del Contrato de Concesión:

“2-A.1 Tráfico de Pasajeros

Los pronósticos anuales de pasajeros cumplen con los requisitos mínimos de capacidad operacional equivalente a 7.2 millones de pasajeros anuales para el octavo año y de 18.4 millones de pasajeros anuales para el trigésimo año de vigencia de la Concesión, respectivamente. Estos pronósticos se basan en las tendencias históricas de tráfico, así como en algunos factores socioeconómicos, como, por ejemplo: el producto bruto interno (PBI), el tipo de cambio de moneda extranjera y las tendencias demográficas y tecnológicas.

²⁶ Según Informe de Desempeño 2022 - Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN, disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/07/id-lap-2022.pdf>.

²⁷ De acuerdo a lo establecido en el artículo 117 del Reglamento de Organización y Funciones del MTC, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC-01 de 24 de julio de 2021:

Son funciones de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes - entre otras - Conducir la administración de los contratos de asociaciones público privadas, convenios de inversión y otros de similar naturaleza, en el marco de la normatividad vigente.

(...)

Aprobar los actos administrativos y actos de administración necesarios para la adecuada implementación de los contratos de asociación público privadas, excluyendo aquellos actos reservados al ministro de transportes y comunicaciones

El Concesionario está obligado a:

- a) Construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los cuatro (04) años, contados desde la liberación de las interferencias existentes en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión. Para estos efectos, el Concedente deberá acreditar frente al Concesionario el cumplimiento de la obligación de liberar dichas interferencias. (...)

Para el inicio de operaciones de la segunda pista de aterrizaje, el Concedente deberá cumplir con las obligaciones establecidas en el numeral v) del acápite 2.1.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión a cargo de Corpac y la capacitación a los controladores para su operación, a más tardar antes de los seis (6) meses previos al inicio de operaciones programado por el Concesionario. En ambos supuestos, el incumplimiento de cualquiera de esas obligaciones generará la suspensión del plazo para la puesta en operación de la segunda pista por un tiempo equivalente al de la demora.

(...)"

“5.15 Mantenimiento. El Concesionario será responsable del mantenimiento, con sus propios recursos y durante la Vigencia de la Concesión, de los Bienes de la Concesión, a fin de que cumpla con todos los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos.

Una vez que se encuentre operativa la segunda pista de aterrizaje, ambas pistas (la segunda y la actual) deberán estar siempre operativas simultáneamente, salvo los periodos en que deba hacerse mantenimiento preventivo o correctivo a una de ellas o se den otras causas debidamente justificadas por el Concesionario ante el Concedente que dificulten su operatividad. En caso que los supuestos antes indicados generen la restricción o suspensión del servicio, el Concesionario deberá obtener autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), o la entidad que la sustituya, para efectuar dicha suspensión o restricción del servicio.

El mantenimiento de las pistas deberá efectuarse bajo la supervisión y aprobación de OSITRAN.”

Dichas situaciones o se condicen con lo establecido en la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión que dispone que ambas pistas de aterrizaje deben estar siempre operativas simultáneamente, limitando el aprovechamiento de la infraestructura aeroportuaria.

Aspecto Relevante

Mediante el Oficio N° 000163-2023-CG/APP de 14 de julio de 2023, esta Entidad Fiscalizadora solicitó a CORPAC indique las razones por las que ambas pistas de aterrizaje (la antigua y nueva) no se encuentran siempre operativas simultáneamente, sin perjuicio de las razones explicadas en el presente informe y que han generado la determinación de una situación adversa.

En respuesta²⁸, CORPAC señaló que mediante el Informe GCNA.GOA.279.2022 de 20 de diciembre de 2022, la Gerencia de Operaciones Aeronáuticas indicó a la Gerencia Central de Navegación Aérea (ambas gerencias de CORPAC) que, basado en el análisis de escenarios previos, en el lamentable accidente ocurrido el 18 de noviembre 2022 como consecuencia de una incursión en pista por parte del vehículo SEI²⁹ del Concesionario y en el análisis de riesgos de peligro de cruce de pista realizado por la Gerencia de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de CORPAC, el peligro de cruce de pista constituye un riesgo residual ALTO, lo que lo hace inaceptable para la prestación de servicios de control tránsito aéreo.

Al respecto, se advierte que el 23 de enero de 2023, CORPAC realizó la “Evaluación de Seguridad Operacional Utilización de la Nueva Torre de Control del AIJCH”, en la que se estableció las condiciones para el uso de la segunda pista, siendo estas las siguientes: (i) se usará para llegadas en horas valle y limitada por aeronaves CAT C; (ii) las operaciones serán en horario diurno; y (iii) todo cruce de pista debe efectuarse en rodaje. Asimismo, se identificaron, los siguientes peligros con alta probabilidad de ocurrencia, conforme se detalla a continuación:

²⁸ Mediante la Carta GG.460.2023/03 de 26 de julio de 2023.

²⁹ Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios en Aeronaves.

Cuadro N° 3
Medidas de mitigación según Evaluación de Seguridad Operacional Utilización de la Nueva Torre de Control del AIJC

Código	Identificación de peligro	Consecuencias	Medidas de mitigación
P-OPE_010/23	Aeronave en TWY L5 realiza incursión en RWY 16 L durante el despegue de otra aeronave en la misma pista	Cuasi colisión entre aeronaves.	<ul style="list-style-type: none"> - Señalización (letreros, marcas y otros) según regulaciones vigentes. - Barra de parada en TWY L5. - Capacitación ATC respecto a cruces de pista. - Uso de fraseología aeronáutica piloto-ATCO. - Publicación AIP de los procedimientos de cruce de pista. (Publicación Información Aeronáutica)
P-OPE_011/23	Aeronave en TWY L5 realiza incursión en RWY 16 L durante el aterrizaje de otra aeronave en la misma pista	Ida de largo de la aeronave en aproximación.	<ul style="list-style-type: none"> - Señalización (letreros, marcas y otros) según regulaciones vigentes. - Barra de parada en TWY L5. - Capacitación ATC respecto a cruces de pista. - Uso de fraseología aeronáutica piloto-ATCO. - Publicación AIP de los procedimientos de cruce de pista. (Publicación Información Aeronáutica). - Aproximación frustrada.

Fuente: Informe GCNA.GOA.279.2022 del 20 de diciembre de 2022.

Elaborado por: Comisión de Control.

Al respecto, al cierre del presente informe, de la información remitida³⁰ por la DGAC-MTC, no se advierte que el Concedente, a través de CORPAC³¹, venga implementando acciones para mitigar el peligro de cruce identificado, a fin de cumplir con lo establecido en la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión, referido a que ambas pistas de aterrizaje operen siempre simultáneamente, por lo que, deberá realizar las acciones que estime convenientes, en el marco de sus competencias, para que dicha implementación pueda realizarse en el menor plazo posible, a fin que no limite la operatividad de ambas pistas de aterrizaje en simultáneo una vez que se subsanen los otros aspectos advertidos en el presente informe.

III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO

La información y documentación que se ha revisado y analizado durante el desarrollo del servicio de Orientación de Oficio al “Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, se encuentra detallada en el Apéndice N° 1 del presente informe.

La situación adversa identificada en el presente informe se sustenta en la revisión y análisis de la documentación e información obtenida, la cual han sido señalada en la condición y se encuentra en el acervo documentario del MTC y del OSITRAN.

IV. CONCLUSIÓN

Durante la ejecución del servicio de Orientación de Oficio al “Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, se ha advertido una (1) situación adversa que afecta la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Contrato de Concesión, la cual ha sido detallada en el presente informe.

³⁰ Remitida mediante el Oficio N° MTC/CORPAC S.A.GG.460.2023/03, del 26 de julio de 2023, en atención al Oficio N° 163-2023-CG/APP realizado por esta Entidad Fiscalizadora Superior.

³¹ Artículo 47° del Reglamento de Organización y Funciones de CORPAC:

*“DEL ÁREA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
OBJETIVO*

Lograr los niveles de satisfacción de los clientes en la gestión del sistema de seguridad operacional (SMS) minimizando los riesgos operacionales.

FUNCIONES

(...)

Recopilar y analizar oportunamente la información de la seguridad operacional para su implementación.

V. RECOMENDACIONES

1. Hacer de conocimiento a la presidenta del Consejo Directivo de OSITRAN y al presidente del directorio de CORPAC el presente Informe de Orientación de Oficio, el cual contiene una (1) situación adversa identificada, con la finalidad que se adopten las acciones preventivas y correctivas que correspondan, en el marco de sus respectivas competencias y obligaciones en la gestión institucional, que permitan asegurar el logro de los objetivos del referido Contrato de Concesión. Asimismo, poner en su conocimiento del presidente del directorio de CORPAC el Aspecto Relevante contenido en el presente Informe.

2. Conforme al numeral 6.1.8.2 de la Directiva N° 013-2022-CG/NORM³², debe comunicar al Órgano de Control Institucional, en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles, las acciones preventivas o correctivas adoptadas o por adoptar, respecto a la situación adversa contenida en el presente Informe de Orientación de Oficio, adjuntando la documentación de sustento respectiva.

Lima, 28 de setiembre de 2023.

MONDRAGÓN ROJAS MILAGROS

Integrante
Comisión de Control

MIGUEL ANGEL LIPA MENDOZA

Integrante
Comisión de Control

RICHARD PUMA CARDEÑA

Integrante
Comisión de Control

FLORES VARGAS ABRAHAM ANIBAL

Integrante
Comisión de Control

³² Directiva N° 013-2022-CG/NORM

(...)

6.1.8. Seguimiento y Evaluación de Acciones respecto a las situaciones adversas comunicadas a la entidad o dependencia

(...)

6.1.8.2 Situaciones Adversas emitidas como resultado del desarrollo del Servicio de Control Simultáneo

(...)

ii. (...)

La primera comunicación efectuada por la entidad o la dependencia debe contener las acciones adoptadas o por adoptar y se remiten al Jefe de Comisión o al OCI, según corresponda, en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles desde la recepción del respectivo informe de Servicio de Control Simultáneo.

MUÑANTE RAMOS JULIO CESAR

Jefe de Comisión
Comisión de Control

CASAS CHERO SIRENIA

Supervisora
Comisión de Control

JUÁREZ MORALES MILAGROS VANESSA

Subgerencia de Control de Asociaciones Público
Privadas y Obras por Impuestos

APÉNDICE 1
DOCUMENTACIÓN VINCULADA A LA ORIENTACIÓN DE OFICIO

N°	DOCUMENTACIÓN
1	Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
2	Carta GG.183.2022, de 28 de febrero de 2023
3	Oficio N° 117-2023-CG-/APP, de 01 de junio de 2023.
4	Oficio N° 0196-2023-MTC/12 de 15 de junio de 2023.
5	Resolución Directoral N° 0218-2023-MTC/12 de 31 de marzo de 2023.
6	Informe N° 205-2023-MTC/12.04 de 14 de junio de 2023.
7	Informe N° 037-2023-MTC/12.04.03 de 31 de marzo de 2023.
8	Informe N° 069-2023-MTC/12.04.03, de 14 de junio de 2023.
9	Informe N° 01140-2023-JCA-GSF-OSITRAN de 09 de junio de 2023.
10	Oficio N° 0039-2023-CG/APP, de 24 de febrero de 2023
11	Carta GG. 270.2023.O de 30 de marzo de 2023.
12	Oficio N° 06904-2023-GSF-OSITRAN de 21 de julio de 2023.
13	Informe N° 01386-2023-JCA-GSF-OSITRAN de 21 de julio de 2023.
14	Oficio N° 08247-2023-GSF-OSITRAN de 31 de agosto de 2023.
15	Informe N° 01620-2023-JCA-GSF-OSITRAN de 31 de agosto de 2023.
16	Oficio N° 05494-2023-GSF-OSITRAN de 09 de junio 2023.
17	Oficio N° 118-2023-CG/APP de 01 de junio de 2023.
18	Carta C-LAP-ADP-MTC-2023-1793 del 06 de julio 2023
19	Oficio N° 06573-2023-GSF-OSITRAN de 13 de julio 2023.
20	Carta TP.145800.4606.23.SUP de 20 de julio 2023.
21	Oficio N° 07120-2023-GSF-OSITRAN de fecha 31 de julio de 2023
22	Oficio N° 07121-2023-GSF-OSITRAN de fecha 31 de julio de 2023.
23	Oficio N° 08265-2023-GSF-OSITRAN del 31 de agosto de 2023.
24	Oficio N° 000164-2023-CG/APP de 14 de julio de 2023.
25	Informe N° 0091-2023-MTC/12.04.03 de 18 de julio de 2023.
26	Oficio N° 0234-2023-MTC/12 de 20 de julio de 2023.
27	Informe N° 0263-2023-MTC/12.04 de 19 de julio de 2023.
28	Oficio N° 000164-2023-CG/APP de 14 de julio de 2023.
29	Oficio N° 000163-2023-CG/APP de 14 de julio de 2023.
30	Oficio MTC/CORPAC S.A. GG.460.2023/03, de 26 de julio de 2023.
31	Informe GCNA.GOA.279.2022, de 20 de diciembre de 2022.
32	Informe GCNA.GOA.3.2.180.2023 de fecha 22 de marzo del 2023.
33	Carta GG.035.2022 de 11 de enero de 2023.
34	Oficios N° 2539-2023-MTC/19.02 de 11 de agosto de 2023.
35	Oficio N° 2537-2023-MTC/19.02 de 14 de agosto de 2023.
36	Informe Técnico emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional “Evaluación de visibilidad desde la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima, Perú”.
37	Carta N° C-LAP-ADP-MTC-2023-2168 de 25 de agosto de 2023.

*Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año de la unidad, la paz y el desarrollo*

Jesús María, 28 de Setiembre de 2023
OFICIO N° 000263-2023-CG/APP

Señora:

Gabriela Beatriz Lara Ruiz

Directora General de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Jirón Zorritos 1203

Lima/Lima/Lima

Asunto : Comunicación del Informe de Orientación de Oficio N° 22685-2023-CG/APP-SOO relacionado al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia :a) Artículo 8 de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias.
b) Directiva N° 013-2022-CG/NORM, "Servicio de Control Simultáneo", aprobada con Resolución de Contraloría N° 218-2022-CG, de 30 de mayo de 2022.

Me dirijo a usted en el marco de la normativa de la referencia, que regula el servicio de Control Simultáneo y establece la comunicación al Titular de la entidad o responsable de la dependencia, y de ser el caso a las instancias competentes, respecto de la existencia de situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso en curso, a fin que se adopten oportunamente las acciones preventivas y correctivas que correspondan.

Sobre el particular, de la revisión a la información y documentación vinculada al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, comunicamos a su despacho que se ha identificado una (1) situación adversa contenida en el Informe de Orientación de Oficio N° 22685-2023-CG/APP-SOO de 28 de setiembre de 2023 (en adelante, Informe), adjunto al presente documento en veintitrés (23) folios.

En ese sentido, se pone en su conocimiento el presente informe en su calidad de Concedente del Contrato de Concesión del mencionado Proyecto.

Es propicia la oportunidad para expresarle las seguridades de mi consideración.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

Milagros Vanessa Juárez Morales

Subgerente de Control de Asociaciones Público

Privadas y Obras por Impuestos

Contraloría General de la República

(MJM/jmr)

Nro. Emisión: 05536 (C920 - 2023) Elab:(U62523 - C920)



Mesa de Partes Virtual MTC - Documento Registrado

Sistema de Mesa de Partes Virtual <mpv@mtc.gob.pe>

Vie 29/09/2023 10:40

Para: Julio Cesar Muñante Ramos <jmunante@contraloria.gob.pe>

*Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año de la unidad, la paz y el desarrollo*

Jesús María, 28 de Setiembre de 2023
OFICIO N° 000264-2023-CG/APP

Señor:
Roger Humberto Bernedo Boado
Gerente General
Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial Sociedad Anónima - Corpac S.A.
Avenida Elmer Faucett 3400 – Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Callao/Callao/Callao

Asunto : Comunicación del Informe de Orientación de Oficio N° 22685-2023-CG/APP-SOO relacionado al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia :a) Artículo 8 de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias.
b) Directiva N° 013-2022-CG/NORM, “Servicio de Control Simultáneo”, aprobada con Resolución de Contraloría N° 218-2022-CG, de 30 de mayo de 2022.

Me dirijo a usted en el marco de la normativa de la referencia, que regula el servicio de Control Simultáneo y establece la comunicación al Titular de la entidad o responsable de la dependencia, y de ser el caso a las instancias competentes, respecto de la existencia de situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso en curso, a fin que se adopten oportunamente las acciones preventivas y correctivas que correspondan.

Sobre el particular, de la revisión a la información y documentación vinculada al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, comunicamos a su Despacho que se ha identificado una (1) situación adversa contenida en el Informe de Orientación de Oficio N° 22685-2023-CG/APP-SOO de 28 de setiembre de 2023 (en adelante, Informe), adjunto al presente documento en veintitrés (23) folios.

En tal sentido, solicitamos comunicar al Órgano de Control Institucional de vuestra entidad, en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles desde la comunicación del presente Informe, las acciones correctivas o preventivas adoptadas y por adoptar respecto a la situación adversa identificada en el citado informe, adjuntando la documentación de sustento respectiva, de conformidad a lo establecido en el literal ii)¹ del numeral 6.1.8.2 de la normativa de la referencia b).

Es propicia la oportunidad para expresarle las seguridades de mi consideración.

¹ **6.1.8.2 Situaciones adversas de los Informes emitidos como resultado del desarrollo del Servicio de Control Simultáneo**

El seguimiento, evaluación y registro de las acciones preventivas o correctivas respecto a las situaciones adversas de los informes como resultado del desarrollo del Servicio de Control Simultáneo, se realiza de acuerdo a lo siguiente:

- i. *El plazo máximo para la corrección de las situaciones adversas identificadas en el Informe de Hito de Control, Informe de Control Concurrente, Informe de Visita de Control o Informe de Orientación de Oficio es de cuarenta y cinco (45) días calendario contados desde la notificación del informe a la entidad o a la dependencia. (...)*
- ii. *La primera comunicación efectuada por la entidad o la dependencia debe contener las acciones adoptadas o por adoptar y se remiten al Jefe de Comisión (...) en el plazo máximo de (5) días hábiles desde la recepción del respectivo Informe de Servicio de Control Simultáneo”.*

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://verificadoc.contraloria.gob.pe/verificadoc/inicio.do> e ingresando el siguiente código de verificación: **HRVJRTW**



Atentamente,

Documento firmado digitalmente
Milagros Vanessa Juárez Morales
Subgerente de Control de Asociaciones Público
Privadas y Obras por Impuestos
Contraloría General de la República

(MJM/jmr)

Nro. Emisión: 05537 (C920 - 2023) Elab:(U62523 - C920)



DATOS DEL REMITENTE

Tipo Doc. Identidad: **RUC**
N° Doc. Identidad: **20131378972**
Nombre / Razon Social: **CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA**
Dirección: **CALLE. CAMILO CARRILLO 114 - JESUS MARIA**
REPRESENTANTE:
Tipo Doc. Identidad: **DNI**
N° Doc. Identidad: **43135619**
Apellidos y Nombres: **JULIO MUÑANTE RAMOS**
Cargo: **AUDITOR**
Correo Electrónico: **JMUNANTE@CONTRALORIA.GOB.PE**
Código de País: **+51**
Teléfono: **300300**
Anexo: **3956**

**DATOS DEL DESTINATARIO**

Mesa de Partes: **MESA PARTES-LIMA**
Organo Administrativo: **GERENCIA GENERAL**

DATOS DEL DOCUMENTO

N° Expediente: **23-034392**
Fecha de Inicio de Trámite: **29/09/2023**
Fecha y Hora de Registro: **28/09/2023 19:27:46**
Tipo Documento: **OFICIO**
N° Documento: **000264-2023**
Fecha Documento: **28/09/2023**
El documento es: **PUBLICO**
Asunto: **COMUNICACIÓN DEL INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO N° 22685-2023-CG/APP-SOO
RELACIONADO AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ**
Comentario:

ARCHIVOS ADJUNTOS

- ✔ Informe OO - AIJCH Final[F][F][F].pdf
- ✔ OFICIO-000264-2023-APP.pdf

Avisos Legales

El horario administrativo de atención de la Mesa de Partes Virtual es de LUNES A VIERNES de 08:30 a 16:30 horas. Pasada las 16:00 horas, los usuarios pueden presentar documentación, pero se dará por recibida a partir del día hábil siguiente. El administrado manifiesta, bajo su responsabilidad, que son ciertos los datos consignados en el formulario contenido en los servicios digitales "Registro de Documento de Trámite Virtual". El mecanismo "Registro de Documento de Trámite Virtual" se sujeta a las disposiciones contenidas en el TUO de la LEY N° 27444 - Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado por D.S. N° 004-2019-JUS y demás normas que le sean aplicables. El servicio "Solicitudes de Acceso a la Información Pública" se brinda en el marco del TUO de la Ley 27806 "Ley de Transferencia y Acceso a la Información Pública".

La constancia de presentación ha sido remitida a la dirección de correo electrónico JMUNANTE@CONTRALORIA.GOB.PE. Para consultar el estado de su trámite ingrese al link <http://www.consultacorpac.gob.pe/estadotramitedoc> o a través de la página web de CORPAC www.corpac.gob.pe