Proyecto de Ley N°...8135/2023-CR

MARIA ELIZABETH TAIPE CORONADO
Congresista de la República

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
11 JUN. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 10:49 AM

PROYECTO DE LEY N° .....

LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA Y REORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA A LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL (CORPAC) PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

La Congresista de la República que suscribe, **MARÍA ELIZABETH TAIPE CORONADO**, integrante del **Grupo Parlamentario PERÚ LIBRE**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y conforme lo establecen los artículos 22°, 75° Y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA Y REORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA A LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL (CORPAC) PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Artículo 1.- Objetivo
El presente proyecto de ley tiene por objetivo declarar en emergencia y reorganización administrativa a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) con el fin de promover la modernización, la eficiencia operativa y mejorar la seguridad aeroportuaria en el territorio nacional.

Articulo 2.- Declaración de emergencia y reorganización administrativa
Se declara en emergencia y reorganización administrativa a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) por el periodo de noventa (90) días calendario, para elaborar y ejecutar un plan estratégico de modernización de la infraestructura aeroportuaria nacional, priorizando la ampliación y mejora de la capacidad operativa de los aeropuertos más importantes del país, así como la implementación de tecnologías avanzadas para la gestión aeroportuaria.

Articulo 3.- Comisión reorganizadora
Se crea la Comisión Reorganizadora de CORPAC, encargada de efectuar el

diagnóstico de la situación actual y proponer el plan estratégico de reorganización y su ejecución, conformado por:

a. Representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)
b. Representante de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC)
c. Representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)
d. Representante de la Contraloría de la República
e. Representante de la Defensoría del Pueblo
f. Representante de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
g. Representante del Colegio de Ingenieros del Perú

Articulo 4.- Plan estratégico para la reorganización administrativa

4.1 El Plan estratégico tiene por objetivo promover la modernización, la eficiencia operativa y mejorar la seguridad aeroportuaria en el territorio nacional.

4.2 El plan considera una etapa transitoria para la reorganización de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC).

4.3 Los lineamientos aplicables al Plan cuentan con la participación del Ministerio de Economía y Finanzas asignando los recursos necesarios para la ejecución de proyectos de inversión en infraestructura aeroportuaria.

4.4 La participación conjunta entre la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC), así como los gobiernos regionales y otras entidades competentes, con el objetivo de mejorar la calidad de los servicios aeroportuarios y promover el desarrollo económico regional.

4.5 La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) promueve la implementación de medidas para la modernización de los procesos operativos en los aeropuertos, incluyendo la optimización de la gestión de tráfico aéreo, la reducción de tiempos de espera en los controles de seguridad, y la implementación de sistemas de información para pasajeros y operadores aeroportuarios.

4.6 El plan promueve prácticas sostenibles en la gestión ambiental de los aeropuertos, incluyendo la reducción de emisiones contaminantes, el uso eficiente de recursos naturales y la protección de áreas de valor ecológico cercanas a las instalaciones aeroportuarias.

4.7 El plan fortalece las medidas de seguridad aeroportuaria, en cumplimiento de las normativas nacionales e internacionales, mediante la implementación de tecnologías de detección y control de riesgos, la capacitación del personal de seguridad y la coordinación con autoridades competentes en materia de seguridad nacional.

4.8 El plan establece mecanismos de coordinación con las fuerzas de seguridad del Estado y otras entidades competentes para garantizar la integridad y protección de las operaciones aeroportuarias frente a amenazas internas y externas.

DISPOSICIONES FINALES

ÚNICA. – Adecuación normativa y reglamentación
El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Dirección General de Aeronáutica Civil, adecua los reglamentos, normas técnicas, regulaciones aeronáuticas del Perú (RAP) y demás normativas internas en un plazo no mayor a 30 días hábiles, contados a partir de su promulgación.

Lima, junio del 2024

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1 Marco Normativo:

a. **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**[1]:
Es el órgano del Poder Ejecutivo, responsable del desarrollo de los sistemas de transporte y de la infraestructura de las comunicaciones y las telecomunicaciones del país. Su labor es crucial para el desarrollo socioeconómico porque permite la integración regional, nacional e internacional, la facilitación del comercio, la reducción de la pobreza y el bienestar del ciudadano. De esta manera, el MTC constituye el ente rector y promotor de eficientes sistemas de carreteras y ferrovías, de transporte aéreo, marítimo y fluvial, y de redes de telecomunicaciones integradoras, así como de los programas de concesiones en los ámbitos de su competencia. Por medio de los órganos de control e instituciones adscritas, el sector también supervisa el correcto funcionamiento de las vías terrestres, de las rutas aéreas y acuáticas, y las telecomunicaciones.

En el **transporte terrestre**, el MTC es ejecutor y/o promotor de iniciativas destinadas a la construcción de nuevas carreteras, así como de la puesta en marcha de grandes sistemas de transporte público; en el **transporte aéreo**, verifica el cumplimiento de la regulación de las líneas aéreas comerciales y el funcionamiento adecuado de aeropuertos, tanto para promover la industria turística como garantizar la seguridad de los pasajeros; en el **transporte marítimo**, a través de los órganos competentes, estimula la mejora de los puertos para que se proporcione un adecuado servicio de traslado de personas y mercancías y en cuanto a las **comunicaciones**, a través de los órganos competentes, tiene a su cargo la evaluación y tramitación de las solicitudes relacionadas con la operación de estaciones de radio y televisión de señal abierta y servicios privados de telecomunicaciones, además de la planificación del espectro radioeléctrico que utilizan las mismas. También ejerce la función de controlar y supervisar la prestación de los servicios y las actividades de comunicaciones, con la potestad para sancionar en el ámbito de su competencia y de velar por el uso correcto del espectro radioeléctrico.

[1] https://portal.mtc.gob.pe/nosotros/index.html

b. Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.[2]:

Fue fundada el 25 de Junio de 1943 mediante el Decreto Supremo, durante el primer gobierno de Manuel Prado, como una Empresa Pública, transformándose en el año 1981 en una Empresa de propiedad exclusiva del Estado sujeta al régimen Legal de las personas jurídicas de Derecho Privado y organizada para funcionar como sociedad anónima, regida por los Decretos Legislativos N° 099 y N° 216 por la ley de Sociedades Mercantiles, ley de actividad empresarial del Estado y por su Estatuto Social.

Inicialmente, la entidad conocida como Corpac se denominaba CADA (Compañía Administradora de Aeropuertos) y estaba situada en Limatambo, en un amplio espacio ubicado en el actual distrito de San Isidro. Sin embargo, las instalaciones eran precarias y allí se gestionaba el movimiento de aviones comerciales para pasajeros, correspondencia y carga, con el aspecto técnico a cargo de la Compañía de Aviación Panagra.

Durante la década de los 50, debido a las crecientes necesidades de una aviación moderna y al significativo crecimiento urbano de la capital, se hizo necesario buscar nuevas y más amplias instalaciones. Estas debían ofrecer una mejor visibilidad y una pista de aterrizaje más extensa. Así, el 30 de octubre de 1960 se creó el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, situado a 12 km del centro de Lima, en el límite con el Callao, y fue inaugurado oficialmente el 30 de diciembre de 1965 por el expresidente Fernando Belaunde Terry. La administración de la infraestructura y los servicios del aeropuerto estuvo en manos de CORPAC hasta el 14 de febrero de 2001, cuando fue concesionada al Consorcio LIMA AIRPORT PARTNERS, quedando CORPAC S.A. encargada del servicio de Control de Tránsito Aéreo en este aeropuerto. Posteriormente, el 11 de diciembre de 2006, a través de un proceso de concesión realizado por PROINVERSION, se entregó al consorcio GHB-Swisport (Aeropuertos del Perú) la administración de nueve aeropuertos del norte y este del país: Tumbes, Talara, Chachapoyas, Tarapoto, Iquitos, Pucallpa, Anta-Huaraz, Trujillo y Cajamarca. El 5 de febrero de 2008 se concedió el aeropuerto de Pisco y el 6 de marzo del mismo año el aeropuerto de Chiclayo, quedando pendiente la concesión del aeropuerto de Piura.

[2] https://portal2.corpac.gob.pe/Main.asp?T=3762

Asimismo, la sociedad puede dedicarse a otras actividades afines, conexas y/o complementarias a su objeto social, compatibles con las Sociedades Anónimas, y puede asociarse con otras entidades para tales fines, observando las disposiciones legales vigentes y previa aprobación de la Junta General de Accionistas.

Actualmente, CORPAC S.A. administra 44 aeródromos comerciales en todo el país, en virtud de la delegación efectuada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

c. **Situación actual de CORPAC**

Con fecha 02 de junio de 2024, el aeropuerto internacional Jorge Chávez suspendió sus operaciones debido a problemas con el sistema de luces en la pista de despegues y aterrizajes, lo que generó un caos significativo y afectó a miles de pasajeros nacionales e internacionales, esta situación ha evidenciado posibles deficiencias en la gestión del mantenimiento y supervisión de la infraestructura aeroportuaria, responsabilidad directa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, poniendo en riesgo la seguridad y la confianza en el transporte aéreo del país.

El **fallo eléctrico provocó la cancelación de 245 vuelos y afectó a más de 15.000 pasajeros**. Además, las repercusiones del incidente se han extendido a lo largo de la semana, ya que las aerolíneas han tenido que reprogramar sus vuelos para compensar los retrasos y cancelaciones iniciales. Entonces, **producto de la cancelación de vuelos informaron que debían aterrizar en el aeropuerto de Pisco**, conocido oficialmente como Aeropuerto Internacional Capitán FAP Renán Elías Olivera, se encuentra en la región de Ica, Perú, ubicado específicamente en la ciudad de Pisco, aproximadamente a 10 kilómetros al sur del centro de la ciudad y en otros casos retornando a su lugar de origen, esto cerca de solucionar el problema ocasiono inclusive accidentes como el caso del Avión Iberia[3], cuyo piloto realizo una maniobra al retirarse y golpeó uno de los postes de luz que se encontraba cerca de la zona de salida de los pasajeros, a unos 70 metros de donde estaban los buses que abordaban los pasajeros de las diversas líneas;

La falta de intervención oportuna llevo a un caos generalizado tanto en la disposición de los aterrizajes y la zozobra en los pasajeros para dar continuidad a su vuelo y destino, esto en suma es la carencia de

[3] https://larepublica.pe/sociedad/2024/06/03/accidente-en-pisco-avion-de-iberia-choca-contra-poste-luz-tras-llenar-combustible-64779

aeropuertos en el Perú y la poca intervención del Estado en el cumplimiento de sus funciones, como el abandonado Plan Maestro del Aeropuerto Francisco Carlé ubicado en la Provincia de Jauja, Región Junín y la falta de determinación en la apertura de nuevos aeropuertos que faciliten estratégicamente y geográficamente la atención del transporte aéreo, propuesto con el aeropuerto en la ciudad de Huancayo.

En ese sentido, la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) es una empresa estatal peruana encargada de la gestión de los aeropuertos nacionales y la prestación de servicios de navegación aérea. Sin embargo, en los últimos años, la empresa ha enfrentado diversos problemas que han afectado negativamente su desempeño, entre ellos:

- **Infraestructura aeroportuaria deficiente: Muchos de los aeropuertos** gestionados por CORPAC se encuentran en mal estado y no cumplen con los estándares internacionales de seguridad y calidad.

- **Gestión ineficiente:** CORPAC ha sido criticada por su gestión ineficiente, lo que ha redundado en altos costos operativos y un servicio al cliente deficiente.

- **Falta de inversión:** La empresa no ha recibido suficiente inversión en los últimos años, lo que ha dificultado la modernización de su infraestructura y la adquisición de nuevos equipos.

d. Consecuencias de la situación actual de CORPAC

La situación actual de CORPAC tiene graves consecuencias para el Perú, entre ellas:

- **Pérdida de competitividad:** La deficiente infraestructura aeroportuaria y la gestión ineficiente de CORPAC hacen que el Perú sea menos competitivo en el mercado turístico y comercial internacional.

- **Riesgo para la seguridad aérea:** La infraestructura aeroportuaria deficiente y la falta de inversión en seguridad aérea aumentan el riesgo de accidentes aéreos.

- **Pérdida de empleos:** La ineficiente gestión de CORPAC ha llevado al despido de trabajadores y a la reducción de las oportunidades de empleo en el sector aeroportuario.

e. **Necesidad de declarar la emergencia administrativa**
Dada la grave situación de CORPAC y sus consecuencias negativas para el Perú, se hace necesario declarar la emergencia administrativa para poder llevar a cabo una profunda reorganización de la empresa. Esta reorganización permitirá:

- **Modernizar la infraestructura aeroportuaria:** Se invertirá en la construcción y remodelación de los aeropuertos nacionales para que cumplan con los estándares internacionales de seguridad y calidad.

- **Mejorar la eficiencia operativa:** Se implementarán nuevas tecnologías y procesos para mejorar la gestión de los aeropuertos y reducir los costos operativos.

- **Fortalecer la seguridad aérea:** Se invertirá en la compra de nuevos equipos de seguridad y en la capacitación del personal para garantizar la seguridad de los vuelos.

II. ANÁLISIS DE NECESIDAD Y VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD

La reorganización de CORPAC tendrá una serie de beneficios para el Perú, entre ellos:

- **Mayor competitividad:** Un sistema aeroportuario moderno y eficiente permitirá al Perú ser más competitivo en el mercado turístico y comercial internacional.

- **Mayor seguridad aérea:** La inversión en seguridad aérea reducirá el riesgo de accidentes aéreos y protegerá la vida de los pasajeros y la tripulación.

- **Más empleos:** La modernización de la infraestructura aeroportuaria y la mejora de la eficiencia operativa generarán nuevas oportunidades de empleo en el sector aeroportuario.

III. ANÁLISIS - COSTO BENEFICIO

El vigente articulo 75° del Reglamento del congreso de la República señala que las proposiciones de ley y de resolución legislativa requieren de un análisis costo – beneficio, el mismo que pasaremos a detallar:

3.1 Análisis de Costos

3.1.1 Costos Directos

a. **Reestructuración Administrativa:** revaluación de los costos durante el proceso de reorganización siendo crucial planificar adecuadamente para minimizar las interrupciones operativas y el impacto en el personal.

b. **Inversiones en Infraestructura y Tecnología:** revaluación de recursos para las inversiones necesarias de ejecutar, actualizar y modernizar la infraestructura aeroportuaria y cumplir con estándares internacionales de seguridad.

c. **Consultorías y Asesorías:** para garantizar que la reorganización se realice de acuerdo con las mejores prácticas y estándares internacionales a cargo de las entidades rectoras.

3.2 Costos Indirectos

a. **Disrupción Operativa y Resistencia al Cambio:** identificar y gestionar adecuadamente el cambio para mitigar estos impactos.

b. **Mantenimiento y Actualización Continua:** para asegurar la sostenibilidad a largo plazo de las mejoras implementadas.

3.3 Análisis de los Beneficios

3.3.1 Beneficios Directos

a. **Mejora de la Seguridad Aeroportuaria y Eficiencia Operativa:** es una prioridad máxima en la aviación. La eficiencia operativa también es crucial para mejorar la experiencia del usuario y optimizar los recursos.

b. **Aumento en la Capacidad y Cumplimiento de Normativas Internacionales:** permiten una mayor flexibilidad y competitividad en el ámbito internacional, posicionando a los aeropuertos peruanos como actores clave en la región.

3.3.2 Beneficios Indirectos

a. **Impulso Económico y Mejora de la Imagen:** destacan el impacto

positivo más amplio de la reorganización, no solo en términos operativos sino también en la percepción y atractivo del país como destino turístico y de inversión.

b. **Atractivo para Inversiones y Satisfacción del Cliente:** atraer inversiones adicionales y aumentar la satisfacción y fidelidad de los pasajeros, lo cual es fundamental para el crecimiento sostenido del sector.

3.4 Evaluación del Costo-Beneficio

El enfoque cuantitativo permite una valoración precisa del retorno de la inversión, mientras que el análisis cualitativo captura los beneficios intangibles y los impactos sociales y económicos más amplios.

El análisis presenta un balance adecuado entre costos y beneficios, demostrando que, aunque los costos iniciales serán revaluados, los beneficios a largo plazo en términos de seguridad, eficiencia, cumplimiento normativo y desarrollo económico justifican la inversión. La implementación de esta ley no solo mejorará la infraestructura y la operatividad de los aeropuertos, sino que también tendrá un impacto positivo significativo en la economía y la percepción internacional del Perú.

Este análisis también destaca la importancia de una planificación cuidadosa y una gestión efectiva del cambio para maximizar los beneficios y minimizar los costos e interrupciones asociados. Por tanto, el análisis costo-beneficio apoya firmemente la implementación de la ley, subrayando sus beneficios estratégicos y sostenibles para el futuro del sistema aeroportuario peruano.

IV. IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La presente iniciativa legislativa no contraviene o transgrede ninguna norma de nuestro ordenamiento jurídico y se enmarca en los alcances de la Constitución Política del Perú. La vigencia de la ley que declara en emergencia y reorganiza administrativamente a CORPAC tendrá un impacto profundo y multifacético en la legislación nacional. Este impacto abarca desde la actualización de normativas de seguridad y laborales hasta la regulación de inversiones y tecnologías de seguridad, pasando por la coordinación interinstitucional y la protección ambiental.

Para maximizar los beneficios de esta ley y minimizar las posibles disrupciones, es fundamental llevar a cabo un proceso de revisión

legislativa exhaustivo y coordinado, asegurando que todas las modificaciones legales necesarias se implementen de manera efectiva y en armonía con los objetivos de la ley, con lo cual no solo garantizamos una mejora en la seguridad aeroportuaria sino también una modernización integral y sostenible del sistema aeroportuario peruano.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional, siendo:

OBJETIVO III: Competitividad del País
Fortalecer la capacidad de gestión y competencia del Estado y del sector privado, mediante el fomento a la innovación, la investigación, la creación, la adaptación y la transferencia tecnológica y científica.

Política 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
Mediante el incremento la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global

Política 20. Desarrollo de la ciencia y la tecnología.
Mediante el fortalecimiento de la capacidad del país para generar y utilizar conocimientos científicos y tecnológicos, para desarrollar los recursos humanos y para mejorar la gestión de los recursos naturales y la competitividad de las empresas.

OBJETIVO IV: Estado eficiente, transparente y descentralizado
Política 24. Afirmación de un Estado Eficiente y transparente[4].

> *"Nos comprometemos a construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos. Nos comprometemos también a que el Estado atienda las demandas de la población y asegure su participación en la gestión de políticas públicas y sociales, así como en la regulación de los servicios públicos en los tres niveles de gobierno. Garantizaremos una adecuada representación y defensa de los*

[4] https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/iv-estado-eficiente-transparente-y-descentralizado/24-afirmacion-de-un-estado-eficiente-y-transparente/

usuarios de estos servicios, la protección a los consumidores y la autonomía de los organismos reguladores"

En el marco de este objetivo, ***"mejorará la capacidad de gestión del Estado mediante la reforma integral de la administración pública en todos sus niveles"***