

# **SUCTA - PERÚ**

## **SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ**

*Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992*

*e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)*

*“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”*

*Lima, 20 de marzo del 2023*

**SUCTA PERU**  
**SP.GG.024.2023**

**Señor**  
**MIGUEL MORENO**  
**Gerente General**  
**CORPAC S.A.**  
Presente.-

*Referencia: CARTA SP.022.2023*

De nuestra especial consideración:

**SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO DEL PERÚ (SUCTA PERÚ)**, reconocido por D.S. N°076-90-TR de fecha 16/04/1992, representado por los dirigentes que al final suscriben a Usted respetuosamente comunicamos lo siguiente:

Nos encontramos a dos semanas de la publicitada puesta en operación de la nueva Torre de Control y del inicio de operaciones de la nueva pista paralela 16R/34L para la atención del servicio de control de aeródromo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

El mes de Enero según la carta de la referencia comunicamos a su despacho la decisión de la asamblea respecto a la problemática presentada en relación al proyecto NEWLIM y la puesta en operación de la nueva torre de control de Lima y de la segunda pista paralela 16R/34L, bajo el cual los controladores emplearían solo los nuevos procedimientos instrumentales para la pista actual y no los destinados para la nueva pista hasta que:

- Debido a la urgente necesidad de que la totalidad de controladores en función de la Torre de Control de Lima (TWR) y del Área Terminal de Lima (APP) reciban la capacitación adecuada por una institución acreditada del extranjero que sabemos en la actualidad se encuentra aún en gestiones para concretarse.
- El SDP (Sistema de guía de plataforma) de LAP entre en vigencia sólo después que los resultados de la evaluación de seguridad operacional conforme a la RAP311 sean comunicados a todos los CTAS y que arrojen resultados positivos, sobre ello no hemos sido comunicados de manera formal ni bajo otro mecanismo del resultado de la evaluación que haya desarrollado la Gerencia de Sistema de Gestión de seguridad operacional.
- Los equipos ha utilizar por los CTAS en la nueva Torre de Control sean certificados por el fabricante garantizando de esta manera la disponibilidad y fiabilidad para una operación sin fallas que afecten al servicio y comprometa la seguridad operacional. Del mismo modo se cumplan las condiciones ergonómicas en la distribución de los equipos a utilizar y que las áreas de descanso para los controladores sean las adecuadas además de cumplir con las normativas relacionadas a la seguridad y salud

# SUCTA - PERÚ

## SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ

Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992

e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)

en el trabajo.

- La nueva pista 16R/34L sea certificada por la DGAC según la normativa vigente que verifique que todos los equipos requeridos en su totalidad cuenten con la certificación pertinente.

Hemos tomado conocimiento de la realización de pruebas desde la nueva torre y que se está brindando el servicio de control de aeródromo en ciertos horarios programados como parte del avance de los trabajos para la puesta en operación aparentemente en la fecha establecida del 1 de Abril, desconocemos el estado operacional y de certificación de los equipos y si el área técnica ha emitido los informes respectivos a las gerencias pertinente bajo el cual se hagan responsables de garantizar la continuidad, fiabilidad y disponibilidad de las frecuencias y equipos utilizados.

Hemos realizado un informe técnico operacional el cual adjuntamos en la presente carta ya que se están presentado serias observaciones a la infraestructura de la nueva torre de control que son urgentes de atender y que de no ser subsanadas postergarían la puesta en marcha publicitada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Ante esto solicitamos se nos convoque a una reunión urgente para trabajar en conjunto el levantamiento de las observaciones que puedan ser gestionadas a tiempo y de corregir aquellas deficiencias presentadas antes de iniciar el servicio de control de aeródromo y de aproximación con dos pistas.

Nos despedimos esperando se tomen las acciones pertinentes y que se nos convoque a la brevedad posible ya que el acuerdo de asamblea del mes de Enero aún está vigente.

Atte.



**RENATO VIGIL APAESTIGUE**  
SECRETARIO GRAL. SUCTA PERÚ



**GUSTAVO ORTEGA**  
SEC. GRAL. ADJUNTO SUCTA PERU



**JORGE YURIVILCA**  
SEC. DE DEFENSA SUCTA PERÚ



**FEDOR ROMERO LUDEÑA**  
SEC. DE ORGANIZACIÓN SUCTA PERÚ

# SUCTA - PERÚ

## SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ

Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992

e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)

### INFORME TÉCNICO SUCTA PERÚ

A : GERENCIA GENERAL DE CORPAC S.A.  
DE : JUNTA DIRECTIVA SUCTA PERÚ  
ASUNTO : OBSERVACIONES TÉCNICAS, OPERACIONALES SOBRE EL  
NUEVO EDIFICIO, AMBIENTES DESTINADOS PARA LA NUEVA  
TORRE DE CONTROL DE LIMA Y SERVICIO A SER PROVISTO  
REFERENCIA: CARTA SP.022.2023

### ANÁLISIS DE LA FASE DE PREPARACION PARA EL TRASLADO DE PERSONAL A LA NUEVA TORRE OESTE

El acceso es bastante apartado de la zona actual y requerirá un incremento en el tiempo de llegada de cuando menos 15 minutos más en condiciones de tráfico normal lo cual se pudiese incrementar fácilmente a 30 minutos en horas punta.

Por lo que se recomienda tener una movilidad propia y permanente para traslado de personal **desde la zona Norte en sentido antihorario** (a fin de evitar más demoras y mayor tiempo de traslado por circulación en sentido horario de todo el perímetro del Aeropuerto). Para ello la movilidad del personal debería llegar a zona norte para proseguir a la nueva torre por Faucett con una movilidad permanente y dedicada al personal del nuevo complejo de Torre Oeste para el ingreso y salida de turnos. De parte de LAP se requiere todas las facilidades para el Personal ATC para permitir el acceso y salida del mismo con la sola presentación del fotocheck y sin demoras. Asimismo no se ha definido donde realizará el marcado al ingreso y salida de turno por parte de los CTAs lo cual debe ser contemplado ya que las instalaciones de la nueva torre de control ya pertenecen a CORPAC. Figura 1



Figura 1

# SUCTA - PERÚ

## SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ

Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992

e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)

Sobre el acceso propiamente al edificio y Fanal de la Torre Oeste, el servicio de ascensor ya antes de iniciar su uso oficial ha sufrido inundación y varios reportes de fallas en poco tiempo, tiene solo dos dicroicos o luces en el techo operativas y el resto malogradas y con señales de óxido no resultando confiable su operación y más aun considerando que el control del ascensor está en el 9no piso. Por otra parte, la puerta de emergencia no se puede abrir desde fuera y en caso el ascensor quede malogrado, las personas a bordo quedaran indefectiblemente atrapadas. Se requiere de manera URGENTE la opinión oficial y técnica de INDECI así como coordinar una visita de SUNAFIL para la vigilancia de la defensa de los derechos laborales de los trabajadores. Se adjunta las fotos 1 y 2



Foto 1. Acceso a Twr



Foto2. Dicroicos y oxido en ascensores

Las llaves de todas las puertas tienen patrones no vistos localmente y no hay manera de sacarles duplicado en nuestro medio, por cuanto si alguien cierra una puerta y se pierden las únicas copias disponibles -muy limitadas en cantidad- no habrá otro modo de abrir que quebrar la puerta, lo cual es muy difícil.

**Respecto a los SSHH**, en baños de varones en específico se observa que están provistos de urinarios ubicados para la altura de niño de 5 años o para discapacitados, considerando que la función ATC no permite personas con discapacidad en vista de la RAP 65, es un sinsentido o de carácter antitécnico proveer instalaciones así y menos las más cercanas al fanal. Registro en las Fotos 3, 4 y 5

# SUCTA - PERÚ

## SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ

Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992

e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)



Foto 3,4 y 5. Baños bajos, para discapacitados 1er piso

**En la provisión del servicio de agua potable**, se requiere de una evaluación para determinar si el pH es adecuado, considerando el grupo humano que va a trabajar en dichas instalaciones y que la van a utilizar para el aseo personal e incluso su ingesta. Se desconoce que haya pasado una evaluación de salubridad y en todo caso debería proveerse esa certificación antes del inicio operativo.

**Sobre las áreas de descanso** y considerando la cantidad de personas a albergar en torre, con personas en entrenamiento en algunos turnos, se supone al menos 12, debería cuando menos haber espacio para 6 CTAS simultáneamente y solo se cuentan 4 habitaciones. Insuficientes y lejanas –ubicadas en 1er piso- no idóneas para el servicio expedito que se presta y se debe buscar en todo momento estar ubicados cercanos al fanal, más aún considerando las fallas continuas del ascensor.



# SUCTA - PERÚ

## SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ

Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992

e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)

Foto 6. Habitación de descanso en primer piso, 1 de 4 en total

Se cuenta dos áreas en apariencia para **Kitchenet o sala de esparcimiento**, la primera bajo el piso del fanal, el tamaño es apropiado, pero no tiene cañerías ni esta provista de lavadero de cocina, a pesar de contar con el mueble de kitchenet, por ende tampoco tiene agua aun si tiene un baño adyacente y la segunda en el primer piso, muy alejada y sin coherencia con su propósito de tener a los CTAS atentos y a la expectativa de retornar al fanal en cualquier situación imprevista que lo requiera, se observa en ella además cajas de energía que deberían estar ubicadas en otro punto y otros obstáculos dentro del ambiente que reducen su espacio en un 10% aproximadamente. Podría usarse la de primer piso como área de esparcimiento descanso o ejercitación con máquinas y pesas y la más cercana a fanal como habitación de descanso o habilitarla con lavadero de platos. Ver fotos 7,8 y 9



Fotos 7 y 8. Kitchenet de Primer piso, alejada y con cajas de fuente de poder y maquinas que no deberían estar ahí.

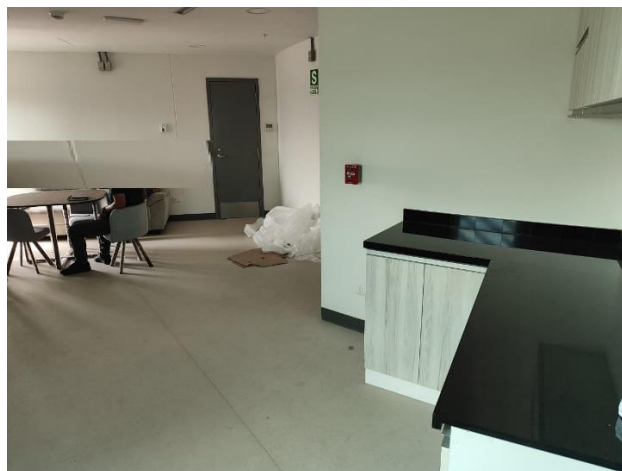


Foto 9. Kitchenet de piso debajo de fanal pero sin servicio de Lavado de platos ni agua Se

# SUCTA – PERÚ

## SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ

Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 – 90 – TR del 15 de Abril de 1992

e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)

requiere urgente instalación de conexión y servicio de agua potable

Sobre el **fanal**, se observa que se ha estado cambiando de color al cielo raso circular del ambiente con pintura negra, se tendrá que ver si esto sumado a las luces que se indican que van a ser cambiadas –por tercera vez- van a dar solución al problema que han señalado anteriormente otros CTAS, el reflejo cegador que dificultan la labor del CTA en operaciones nocturnas, tema que es crucial. Las luces deben ser muy discretas –no omnidireccionales- y orientadas a la posición de teclados de los CTAS y supervisores, imperativo es que tengan intensidad regulable para graduarlas a la necesidad de acuerdo a la penumbra. Sin un ensayo nocturno con la solución a estos problemas no se recomienda el servicio de control de tráfico aéreo, aceptar el trabajo de otro modo sería un atentado a la seguridad. Fotos 10 y 11



Foto 10. Limitada visibilidad de la posición de aeródromo desde un asiento

Las excesivas y anchas columnas internas, que obstruyen el trabajo visual y en 360 grados que deben efectuar los CTAS , y la pésima ubicación de las consolas muy alejadas y mal orientadas a las áreas de responsabilidad hacen imperante la provisión de un radar de superficie, además la posición de las consolas y el tipo de las sillas no permiten visualizar buena parte del tráfico, estas no son apropiadas para una torre de control, demasiado bajas y sin capacidad de levantarlas a un nivel adecuado para controlar, todo el tiempo tendrían que estar parados los CTAs de AD y GND. Foto 10

No se observa ningún cable de conexión ni se advierte audífonos nuevos para su utilización en la Torre Oeste, de preferencia una marca más confiable y con mejor provisión de repuestos, como SHURE, u otra de más fácil reemplazo que la actual que ya tiene demasiado tiempo pidiéndose reemplazo, pero sin novedad. Foto 11

# SUCTA - PERÚ

## SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ

Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076-90-TR del 15 de Abril de 1992

e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)



Foto 11. Solo puertos, ni cables de conectores ni headsets nuevos (sin deficiencias)

Los monitores de los diversos equipos resultan excesivos, en algunos casos dependen de una misma fuente y en caso caiga la fuente quedan inservibles ambos equipos, pues no sirven tampoco de backup. Foto 12



Foto 12. Monitores repetidos bajo una misma señal

# SUCTA - PERÚ

## SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ

*Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992*

*e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)*

Se advierte tubos metálicos en las columnas del fanal, expuestos y sin ningún tipo de recubrimiento aislante, así también abundan las tuberías por doquier en todo el edificio, incluso en las escaleras de emergencia que deberían estar totalmente libres para cualquier evacuación en caso de siniestro, sería también materia de inspección por parte del INDECI. Foto 13

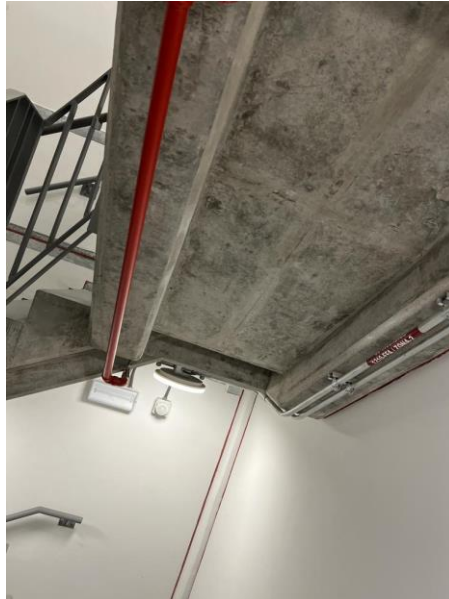


Foto 13. Tuberías expuestas y diseminadas en todo el edificio incluido propio fanal

Se observa un sistema de subida y despliegue de persianas de tipo manual que al operar pudiese causar quemaduras en la mano del que las opere. Por su tamaño y peso deberían ser a control remoto. Sobre este punto se observa una urgencia en haber instalado este equipo sin tener en cuentas las condiciones mínimas de ergonomía para la llamada Nueva Torre de Control. Foto 14



Foto 14. Sistema Manual de Persianas

# SUCTA - PERÚ

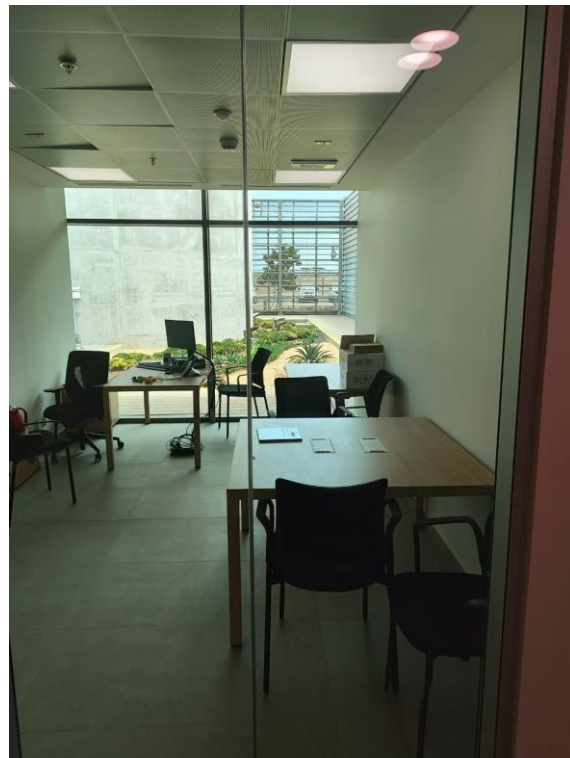
## SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ

Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992

e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)

A pesar de ser un área nueva de trabajo que va a albergar gran cantidad de personas trabajando por turno, y que no hay ninguna facilidad a la cual acudir para este tema tan básico, **no se ha previsto un cafetín o cualquier otra área techada para máquinas expendedoras** que tenga espacio suficiente para que el personal pueda adquirir sus alimentos. Por lo cual se propone la coordinación por parte del Sindicato con la Gerente de Logística para poder disponer de un Área en el frontis del primer piso para zona de cafetín y máquinas expendedoras a falta de este espacio dentro de la construcción principal.

Así también para **disponer de más espacios para áreas de descanso y área de ejercitamiento, suficientes para el cuerpo de CTAs en turnos**, con SSHH y vestidores, pues el espacio para CTAs es muy insuficiente, mal implementado y sin un criterio técnico razonable para la función que se desea dar, contrastando con el espacio para otros técnicos, con infinidad de oficinas en el Hall Principal del primer piso que se encuentra frente al jardín central de la edificación, por lo cual deben ser redistribuidas dichas áreas. Se debe tener en cuenta que el nuevo edificio es destinado para ser el soporte de la nueva torre de Control y la cantidad de oficinas destinadas a las áreas técnicas no ameritan la proporción actual por lo que se necesario la redistribución de esos ambientes y que sean destinados para personal CTA como se plantea. Ver fotos 15 y 16



Fotos 15 y 16. Salas de técnicos y almacenes de técnicos en exceso y libres de máquinas y equipos.

# SUCTA - PERÚ

## SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ

*Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992*

*e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)*

Se encuentra diseminados en todo el edificio el tipo de puertos de energía eléctrica de tipo diferente al local. Deben ser retirados todos y cambiados al tipo local. Ver foto 17



Foto 17

Se conoce que de parte de LAP se tiene un lapso de 6 meses posteriores a la entrega de la obra para ejecutar el levantamiento de observaciones que CORPAC realice, y estamos haciéndolas llegar a tiempo a fin de reunir las condiciones laborales, desde el mismo tema de facilidades y el acceso a las instalaciones, así como el resto de las condiciones de la propia distribución del edificio y sus servidumbres. Todo en aras de poder realizar una transición bajo las condiciones mínimas para poder efectuar un trabajo en armonía laboral.

Todas estas observaciones y todas las demás que posiblemente CORPAC ya ha realizado deben ser levantadas antes de aceptar operar en esas por lo que es necesario que sean levantadas en su totalidad para garantizar que los CTAS acepten el traslado a esta nueva infraestructura.

### **ANALISIS DEL SDP**

Inicio como era de esperar cargado de defectos y descoordinaciones, excesiva interrupción del servicio de Control de GND, coordinaciones innecesarias, etc y se ha podido observar lo siguiente:

- (i) Respecto al manual de SDP, En lista de acrónimos y abreviaturas dice: SDP Apron Control Service, hay un error importante pues el SDP no es una dependencia de Control, por tanto debiera decir Apron Management Service que es lo correcto para este caso.
- (ii) En muchos casos SDP llama a cada minuto o incluso en cuestión de segundos a Torre para cambiar el sentido del flujo normal de las aeronaves lo cual no debería

# SUCTA - PERÚ

## SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ

*Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992*

*e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)*

- realizarse en exceso pues distrae la labor de control del CTA y atenta contra la seguridad operacional
- (iii) que se presentan casos en que transfieren la responsabilidad del tránsito en posiciones no estipuladas en carta acuerdo aún con otra aeronave en cercanía y en movimiento y que están manteniendo su frecuencia y no la de GND.
  - (iv) Las aeronaves que son transferidas en D1 o D2, tardan en exceso abandonar el punto aún si no hay nada en la proximidad que restrinja su rodaje, cortan demasiado la fluidez de las operaciones, generando continuamente congestión para la siguiente llegada o salida, personal aún muy lento y desubicado espacialmente.
  - (v) Se presenta también continuamente casos de obstrucción de vías de remolque/acceso a PEAs y retrasos a las primeras aeronaves en rodar por bloqueo y/o mala planificación.
  - (vi) Se observa también poca utilización táctica de remolques proa al sur o de continuar hacia atrás o adelante en A1/F1 a aeronaves con equipo towbarless a fin de liberar áreas congestionadas.
  - (vii) Poca retención en las instrucciones para armar la secuencia en los pocos casos que se les solicita una transferencia secuenciada acorde a la planificación Táctica de Twr para mínima demora media u otro motivo, aún si la condición de tráfico estos días es en promedio media o baja.
  - (viii) Continúa Vehículo SOLA, PLATAFORMA, FOLLOW ME no se encuentran en escucha de frecuencia de superficie cuando éste se encuentra en el área de maniobras y se ha perdido el apoyo de los SOLA cuando se requiere respuesta inmediata para revisión de pistas o calles de rodaje.
  - (ix) SDP llama vía teléfono negro para coordinaciones sobre la marcha de aeronaves ya encaminadas a una puerta convencional cuando CTA ya dio la instrucción a la aeronave
  - (x) Torre llama a anexo 77 para coordinación por ejemplo con Plat Sur, contesta Norte y este responde que se vuelva a llamar para que Plat Sur responda, no haciendo expedita las comunicaciones. Los anexos 62 y 63 no responden. Argumentan que están lejos de su posición de trabajo.

### **ANÁLISIS DE LA FASE PREOPERACIONAL DE LA NUEVA TORRE DE CONTROL**

En las dos últimas semanas en horarios coordinados con el NCCTA se ha venido realizando pruebas de los equipos y frecuencias desde la nueva torre de control, escalando hasta incluso la provisión del servicio de control de tránsito de aeródromo para los vuelos controlados que operan la pista 16L/34R. Debemos tener en cuenta que ante cualquier ocurrencia de incidente o accidente el hecho de proveer el servicio desde una instalación de la cual se desconoce que cumpla con toda la certificación por parte del fabricante además de que cuente con la certificación oficial por parte de la DGAC respecto a disponibilidad y confiabilidad de acuerdo a la RAP310, es un riesgo potencial y es pasible de denuncia por lo que es urgente verificar el estado de los equipos y su certificación antes de emplearlos para pruebas e incluso para el control de tránsito aéreo.

# **SUCTA - PERÚ**

## **SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ**

*Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992*

*e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)*

### **ACERCA DE EL INFORME DE EVALUACIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Desconocemos los resultados del informe de evaluación de seguridad operacional para las pruebas preoperacionales de la nueva Torre de Control. Debido a las pruebas realizadas en la torre en donde se viene brindando el servicio de control de aeródromo de manera parcial es urgente que todos los CTAS tanto de Torre de Control como del área terminal sean informados de los resultados del análisis realizado por la Gerencia de Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional.

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

Se evidencia falta de acciones para el cumplimiento o atención de los puntos relacionados al servicio de movilidad, ambientes adecuados y con las facilidades ergonómicas además de servicios de agua potable para los CTAS, exceso de ambientes asignados a otras áreas en desmedro del personal CTA, falta de certificación por parte de INDECI para toda la instalación destinada al edificio de la nueva torre de control de lima, desconocimiento de los resultados de evaluación de riesgos de seguridad operacional sobre el SDP de LAP y las fases pre operacional y post operacional con las pruebas o ensayo de provisión de servicio ATC desde la nueva Torre, estado de certificación de los equipos para la provisión del servicio ATC de acuerdo a la RAP310, estado de certificación de las radioayudas, ayudas luminosas y demás equipos utilizados en la pista 16R/34L por parte de la DGAC.

Por las conclusiones encontradas se recomienda lo siguiente:

1. Continuar con las gestiones para que la totalidad de CTAS de la Torre de Control de Lima y del Área Terminal de Lima viajen al extranjero para la capacitación y el entrenamiento en el manejo de dos pistas para la provisión de los servicios de control de aeródromo y control de aproximación por vigilancia/procedimientos en un organismo internacional de reconocida experiencia. Se debe establecer un cronograma detallado de la participación de todos los CTAS en dicha capacitación en la brevedad posible.
2. Considerar un servicio de movilidad independiente y adicional para el personal de la Nueva Torre de Control que permita su ingreso y salida sin problemas hacia el nuevo emplazamiento laboral tomando en cuenta que es una zona alejada del actual ingreso desde la avenida Faucett al edificio Central actual.
3. Se gestione la instalación de conexiones que permitan el servicio de agua potable para los ambientes requeridos en el presente informe.
4. Se realice la redistribución de los ambientes destinados en exceso para áreas técnicas que no ejercen funciones dentro de la nueva torre de control, el COREBUSINESS de CORPAC es el Control de Tránsito Aéreo por lo que se deben destinar más ambientes destinados para los CTAS se acuerdo a lo vertido en el presente informe.
5. Se solicite a INDECI una visita de inspección y certificación de la nueva infraestructura de CORPAC en el nuevo edificio de la nueva Torre de control de Lima. Solo en el caso de que el resultado de la inspección de INDECI sea positiva CORPAC continuará con las labores proyectadas para la puesta en operación desde el nuevo ambiente recibido.
6. Se levanten las observaciones realizadas respecto al SDP de LAP que atentan contra la seguridad operacional y se mejoren los proceso de coordinación además de poner

# **SUCTA - PERÚ**

## **SINDICATO UNIFICADO DE CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO DEL PERÚ**

*Registrado con Decreto N° 24-2017-GRC-GRDS-DRTPEC-DPSC  
Reconocido por D.S. 076 - 90 - TR del 15 de Abril de 1992*

*e-mail: [suctaperu@hotmail.com](mailto:suctaperu@hotmail.com)*

en conocimiento por los medios oficiales a todos los CTAS de TWR de la carta acuerdo firmada y oficial entre CORPAC y LAP.

7. Se pongan en conocimiento de todos los CTAS de TWR y de APP así como que se extienda la SUCTA PERÚ los resultados de la evaluación de Seguridad Operacional relacionada al SDP, y el desarrollo del proyecto NEWLIM en estas últimas fases.
8. Se pongan en conocimiento de todos los CTAS de TWR y de APP así como que se extienda la SUCTA PERÚ los resultados de la certificación por parte de la DGAC sobre la totalidad de equipos CNS a usar en la nueva torre de control así como la certificación de la nueva pista 16R/34L.
9. Se designe una unidad móvil permanente a disposición de la nueva torre de control a fin de contar con servicio de movilización inmediato en caso de emergencias o de cualquier necesidad urgente del personal ATC.

Por lo aquí vertido ponemos de conocimiento todo el análisis realizado por el SUCTA PERÚ en aras de mantener los niveles adecuados de seguridad operacional y no caer en la improvisación y desorganización por factores políticos que pueden comprometer la seguridad de los usuarios en desmedro de responsabilidades de quienes brindarán el servicio desde la nueva Torre de Control.