

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2015

COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES
17.ª SESIÓN

LUNES, 2 DE MAYO DE 2016
PRESIDENCIA DEL SEÑOR ELÍAS NICOLÁS RODRÍGUEZ ZAVALETA

-A las 11:13 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Muy buenos días, señores colegas congresistas.

Siendo las 11 con 13 minutos del lunes 2 de mayo del presente año 2016, reunidos en el Hemiciclo Raúl Porras Barrenechea del Palacio Legislativo, y contando con la presencia de la congresista Luisa María Cuculiza, la congresista Lourdes Alcorta; vamos a iniciar esta reunión con un carácter de informativa.

El motivo especial, el inicio de esta reunión con ese carácter de informativa, tiene que ver por encontrarse presente aquí dos ministros de Estado que fueron convocados por esta comisión. Se trata de la embajadora Ana María Sánchez Vargas de Ríos, ministra de Relaciones Exteriores; el señor ministro de Transportes y Comunicaciones, David Gallardo Ku, quienes están presentes, a efectos de poder informar con motivo de algunas inquietudes, observaciones por formuladas por el congresista Roberto Angulo Álvarez, que tiene que ver con los convenios aéreos internacionales suscritos por el Perú y la República de Chile.

Con el ánimo de ir avanzando, solicito al personal de esta comisión, se sirva invitar a los señores ministros, a efectos de que puedan participar en esta sesión con el carácter de informativa.

Hacemos un alto mientras se incorporan los ministros.

Colegas congresistas, reiniciamos esta sesión. Yo le invito a la ministra de Relaciones Exteriores, por favor nos acompañe para dar inicio a esta reunión. Congresista vicepresidenta, bienvenida, Marisol Pérez Tello.

Podrían invitar a la canciller, por favor para empezar la reunión.

Muy bien, colegas, para hacer más expeditiva la presente sesión, y dando el agradecimiento sincero a los señores ministros de Relaciones Exteriores y de Transportes que acuden ante esta Comisión de Relaciones Exteriores, a efectos de poder esclarecer, poder hacer algunas precisiones en torno a las observaciones, inquietudes planteadas por el señor congresista Roberto Angulo Álvarez, que tienen que ver sobre los convenios arreos internacionales suscritos entre el Perú y Chile, es que vamos a iniciar esta sesión con este carácter informativo.

No sin antes también darle la bienvenida al congresista Martín Belaunde, que forma parte también de nuestra comisión.

Tiene la palabra la señora Ana María Sánchez Vargas de Ríos, embajadora y Ministra de Relaciones Exteriores, para que pueda formular algunos comentarios en torno al motivo de esta convocatoria.

Nos pide una cuestión previa la congresista Lourdes Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Gracias.

Saludo a todos los presentes, a los dos ministros, pero también se ha incluido en la agenda el tema de la señora Cristina Velita, la embajadora del Perú en Francia. Está incluido en el tema de hoy día. Porque así lo solicité. Y en todo caso, sino fuera así, ha sido un descuido y espero que la canciller no tenga ningún inconveniente poder explicar el día de hoy.

El señor PRESIDENTE.— Permíteme, hacer unas coordinaciones con los técnicos, con la secretaria técnica de esta comisión.

Me informan que la ministra de Relaciones Exteriores y el señor ministro de Transportes han sido convocados por este único punto. Así es que aboquémonos.

Le pido por favor si fueran tan amables, a tratar este tema y si es que la ministra ha traído la información pertinente, pueda expresarlo.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Presidente, yo he presentado una cuestión previa, si me permite.

El señor PRESIDENTE.— Perdón, no le he dado la palabra.

Por favor, espere a que yo le otorgue la palabra. Okay.

Quiero expresar eso. También dar la bienvenida a la congresista Cecilia Chacón, y aún estamos computando el *quorum* respectivo.

A ver congresista Alcorta, tiene usted la palabra.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Presidente, no es la primera, ni la segunda, es la tercera o cuarta vez que he pedido la presencia de la canciller para que explique la situación de la señora Velita, embajadora de Perú, cuando fue cesada y fue repuesta nuevamente. He pedido esa información varias veces.

Yo lamento mucho que la asesoría de la comisión no haya cumplido con el encargo, porque tiene la obligación de recoger todos los pedidos.

Yo le voy a pedir a la ministra, de buena fe, que por favor, si puede ser tan gentil de explicarnos para no traerla nuevamente. Porque pedí ese punto y lo pedí mucho antes que el señor Angulo con el tema que lo ha traído el día acá.

Yo le agradecería, señor presidente con todo respeto también, que vea con sus asesores de cumplir los encargos, hay demasiadas personas, uno, dos tres, siete personas y que ninguna pueda recoger las inquietudes, me parece mal.

Yo le voy a agradecer el gesto de poder preguntar a la canciller, antes, durante, y después sobre el tema de la señora Velita, que fue embajadora de Perú en Francia.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien. Congresista Luz Salgado, sea usted bienvenida a esta comisión, y expresar que el pedido del congresista Roberto Angulo, es un pedido que ya data de hace bastante tiempo, y se ha procesado directamente para esta sesión la presencia de ambos ministros, con ese motivo.

Quisiera correr traslado a la señora Ministra de Relaciones Exteriores, si puede informarnos al respecto. De no ser así, porque no ha sido la invitación convocada y asumo esto en nombre de la comisión, la convocaremos en un tiempo muy cercano para que pueda, esto si lo garantizo a todos ustedes, para que podamos tener esa información que es importante.

Me solicita la palabra la congresista Cecilia Chacón. Se la concedo con gusto.

La señora CHACÓN DE VETTORI (GPPF).— Gracias, presidente.

Yo puedo entender que hay una agenda formal, que usted trasladan a los invitados para que ellos puedan traer la información respectiva, sin embargo, lo que la congresista Lourdes Alcorta está manifestando, no es la primera vez que lo hemos hecho aquí.

Y la anterior ocasión que estuvo la ministra, y se le preguntó al respecto en otra comisión, es más, yo personalmente digo que no tenía la información en este momento, pero que iba a averiguar. Cosa que fue solicitada por mi despacho y hubo una carta de ella hacia mi despacho, con una información que la verdad a mí no me dejó satisfecha.

Por lo tanto, yo creo que la ministra el día de hoy no puede decir que no tiene la información, porque se le ha pedido en reiteradas ocasiones.

Por consiguiente, yo creo que más bien las preguntas que se les puedan hacer a ambos, y si no tienen la respuesta pertinente, tendrán que explicarnos ¿por qué? Pero nosotros seguiremos preguntando, porque es nuestro derecho.

Señor presidente, me pide una interrupción la congresista Luz Salgado.

El señor PRESIDENTE.— Con todo gusto, congresista Salgado, tiene la interrupción.

La señora SALGADO RUBIANES (GPPF).— Buenos días, presidente.

Dándole la bienvenida a la ministra de Relaciones Exteriores y al ministro de Transportes.

Yo creo que para zanjar este tema, una respuesta corta por el momento y si desean ampliarla por escrito luego, sería conveniente dado que esta comisión ha tenido esa preocupación en diversas oportunidades.

Pero por otro lado, yo sé que cuando vienen los ministros, vienen a determinados temas, pero cuando hay temas de coyuntura,

uno no puede dejar de preguntarles. Por ejemplo, a mi acaba de preguntarme la prensa, algo que yo también estoy muy preocupada con referente al tema del ministro de Transportes, yo sé que no es la comisión adecuada, pero yo les voy agradecer a ver si nos hace llegar por escrito, porque es preocupación para todos, con respecto a esa denuncia que ha habido de disminución del diámetro de las construcciones de la línea del metro de las columnas.

Lo cual sería grave, nosotros estamos, por ejemplo aquí hay como cuatro congresistas que estamos dentro de la comisión que está en defensa en una comisión especial viendo el tema, cómo se enfrenta una catástrofe, un terremoto.

Y, entonces, si es cierto que están disminuyendo los volúmenes, el material, el diámetro, no sé que están disminuyendo, pero eso es una información que es pública y es una preocupación nacional.

Entonces, yo le voy agradecer que no ahora, pero si por escrito nos haga llegar esa información.

Y, reiterar, gracias Cecilia, que el pedido en una forma muy corta, ministra, yo creo que con cuatro palabras usted soluciona eso, porque debe ya tener la información.

Gracias.

La señora CHACÓN DE VETTORI (GPPF).— Gracias, presidente.

La segunda interrupción para la congresista Cuculiza y después para terminar.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Cuculiza, tiene el uso de la palabra.

La señora CUCULIZA TORRE (GPPF).— Gracias, presidente.

Bienvenidos ministros al Congreso.

Efectivamente como lo han dicho mis colegas, es justo y necesario, que como dice Luz Salgado, en muy poco tiempo usted nos puede dar un resultado de lo que significa la presencia de la señora Velita en Francia.

Para ya evitar que se le siga preguntando, y directo es mucho mejor para que no le siga preguntando cada vez y usted pueda desarrollar en poco tiempo la información.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Cecilia, tiene usted la palabra.

La señora CHACÓN DE VETTORI (GPPF).— Gracias, presidente.

Para concluir.

Efectivamente como ha dicho la congresista Soledad, ella le ha trasladado un interrogante al ministro de Transportes que podrá tener o no tendrá en estos momentos la información, sin embargo, no es la primera vez, insisto, no es la misma situación de la canciller.

Por lo tanto, exigimos, que las respuestas que nos dan hoy, de forma verbal, y no nuevamente se nos diga que no tiene la información que no es capaz de tenerla y por lo tanto nos va a responder por escrito.

Porque son preguntas, señor presidente, que se les han hecho con anterioridad, y ya tiene varios meses en el cargo. A estas alturas debería de saber, cuáles son las preguntas que se les van hacer y sino están sus asesores para que le informen lo que ella no sepa.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— La palabra para la vicepresidente de la comisión, Marisol Pérez Tello.

La señora PÉREZ TELLO DE RODRÍGUEZ (PPC-APP).— Sí, presidente, muchas gracias. (2)

En primer término, decirle que ya estamos con *quorum*, podríamos dar inicio formal a la sesión.

En segundo término, presidente, yo si considero que la ministra de Relaciones Exteriores está en capacidad de responder todas las preguntas de su sector porque es la responsable política, o sea, no estamos acá tomando examen, estamos conversando dos poderes del Estado que nos merecemos el mismo respeto, y por supuesto si la respuesta no se tuviera, porque tiene una data precisa, entonces, se puede entender. Pero es una pregunta de carácter político.

Entiendo que además hay una respuesta ya entregada por escrito, la puede perfectamente dónde este la información que hizo, darlo oralmente, porque esto es un tema que sigue dando vueltas y hay que zanjarlo, y los temas para zanjarlos hay que enfrentarlos.

Del mismo modo, nosotros hemos mandado un pedido de información a cancillería no en este momento, porque evidentemente se prioriza también el tiempo el ministro de transportes, atacaremos ese tema, pero yo creo que si esta acá la ministra y tenemos dudas propias de la Comisión de Relaciones Exteriores, ella puede perfectamente atenderlas a quien nos representan en el país, no pueden con plantilla, presidente.

Entonces, no subestimemos la capacidad de la ministra, que yo sé que es mucha, y no es una embajadora de carrera porque no puede enfrentar situaciones como estas. Podemos preguntar las cosas, las que hemos sido convocadas en primer término y cualquier otro tema que nos genere duda.

Lo otro, es volver a citarla para ver estos temas, y creo que esa no es la idea para ella, ni para todos nosotros.

Así que pedirle, presidente, solamente la mayor flexibilidad en el tema. Me pide la congresista Alcorta, una interrupción. Si me da la autorización.

El señor PRESIDENTE.— Se le concede la interrupción a la congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Muchas gracias, presidente.

La asesora técnica me acaba de decir, la señora Raquel, que usted no autorizó el que se le solicite la invitación a la señora Canciller, cosa que me sorprende mucho.

La señora Raquel se me ha acercado para decirme que usted no autorizó el que se le gestionara una invitación a la canciller, me lo acaba de decir ahorita.

Y lo segundo...

El señor PRESIDENTE.— ¿Que yo no autorice qué?

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Que usted no autorizó que se le originara, se destinara un oficio a la canciller para que venga a explicar también el mismo tema que ha sido pedido hace tiempo.

A mí me parece insólito lo que estoy diciendo, me parece increíble, porque si la señora canciller le habían pedido el tiempo y no es una cosa coyuntural, lo menos que puede hacer y además, le va poner en tela de juicio a la canciller, que de repente se encuentra la mejor voluntad de hacerlo. El tema no es la canciller, el tema es acá en la comisión.

Y además, quiero dejar una queja, presidente.

Las mociones que hemos presentado acá con respecto a la OEA, que también es un pedido que hecho yo para que la canciller nos explique, por qué no se dio una carta de protesta al señor Almagro, por injerencia, utilizando su cargo para traer el *titer, queremos nos dé una explicación.

La señora canciller es empleada del gobierno, del Estado, es una del Estado, no el gobierno, ella es de carrera, no es un puesto de confianza.

Ella tendrá, claro, la partida la maneja el Presidente de la repúblicas, pero también estaba incluida, y yo voy a pedir también que se incluya esa pregunta, que nos dé una explicación, porque no sea una carta; que diga pues, el Presidente me ordenó o alguna respuesta que pueda darnos.

Y contra las mociones, mociones que le hago referencia, yo siempre tengo mucho respeto a la señora Marisol Pérez Tello también ha estado, y el señor Martín Belaunde, es una persona al que yo le pedí gentilmente que me hiciera las cartas de mociones con respecto a la OEA, con respecto a lo que es Venezuela también.

Y resulta que las mociones no fueron enviadas, o sea, me sorprende que las mociones que presentamos acá se queden guardadas en Relaciones Exteriores, se les en el Pleno y se quedan. Yo me he dado el trabajo de mandarlas a la embajada, porque son las manifestaciones de un grupo de congresistas que estamos en contra de lo que pasa en Venezuela.

Y lo hemos manifestado abiertamente, y la comisión y usted tiene la obligación de traer esa carta al embajador como lo he hecho yo, no se pueden quedar guardadas en la comisión. Y encima han hecho con error, porque han mandado dos o tres como si fueran el mismo problema, el mismo día, la misma hora. O no. Pregunte usted a la asesora.

Las cosas tienen que manejarse de otra manera, presidente. La asesoría para eso la tiene usted, para que lo asesoren y lo ayuden.

Pero ellos fallaron en mandar como si hubiera sido el mismo día, dos protestas diferentes. Dónde se ha visto eso.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Marisol Pérez Tello.

La señora PÉREZ TELLO DE RODRÍGUEZ (PPC-APP).— Si, presidente.

Es todo lo que tenía que decir, solicitarle que empecemos el tema y en todo caso terminado eso y nuestras intervenciones, si tenemos algunas preguntas las formulamos, no tengo duda que las que se puedan responder se responderán, y las que no, que en realidad si son de naturaleza política y merecen una posición, no hay porque retrasarlas.

Como ve ninguno, salvo lo del tema de la política intersectorial para migraciones que es la pregunta que yo haré en su momento, que también está por escrito, si llegamos a este punto, por qué no se nos responde, o sea, si la pregunta se respondiera inmediatamente por escrito, no estaríamos en esta situación.

Pero en todo caso, empecemos y con la mayor disposición para poder avanzar.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Bien, colegas, con el derecho que corresponde, a que todos nosotros podamos emitir nuestras opiniones.

Y quiero que sepan, al menos que la presidencia de esta comisión la dirijo de la mejor de las formas, solicitando en el día los pedidos de información que corresponden a los hechos que se solicitan acá.

Y con respecto al tema de la señora embajadora, en su momento Cristina Velita, el día 31 de marzo, corrí traslado de esta información a cancillería, y se remitió ya por escrito la información al respecto, y aquí tengo el cargo que yo dirijo a la congresista Lourdes Alcorta.

O sea, usted ya lo ha leído por lo menos y ahora lo va a escuchar, por este informe sobre estas mismas preguntas.

Lo que quiero manifestar, es que esto a nivel de un pedido por escrito ya se ha formulado, nadie ha dejado de atender el pedido que han solicitado los señores congresistas. Y por ahora, quien preside la Comisión de Relaciones Exteriores soy yo, y lo estoy haciendo de dentro del marco de las funciones y potestades que me corresponde, como presidente de esta comisión.

Siendo las 11 con 35 minutos del día de hoy lunes 2 de mayo 2016, y teniendo el *quorum* reglamentario, contando con la presencia de los señores congresistas Marisol Pérez Tello, Roberto Angulo, Martín Belaunde, Cecilia Chacón, Luisa María Cuculiza, Ana Jara, Luz Salgado, ¿no sé si me faltó algún colega? La congresista si lo he manifestado.

Pasemos el *quorum* respectivo para dar inicio a esta reunión, pero no sin antes señalar la licencia de los señores congresistas Rogelio Canches, Valencia, Aguinaga. Formamos el día de hoy el *quorum* de reglamento de inicio de la Décima Séptima sesión ordinaria de la Comisión de Relaciones Exteriores.

Como primer punto, debo dejar constancia que vía correos electrónicos, se ha remitido el Acta de la Décima Sexta sesión ordinaria del día 18 de abril 2016.

Si no existe ninguna observación u opinión al respecto, solicito la votación y aprobación de esta Acta. Se da por aprobado.

Estamos del Despacho.

DESPACHO

El señor PRESIDENTE.— Se ha remitido también a su correo electrónico la agenda de la presente sesión.

Así como la relación de documentos ingresados y remitidos. De la misma forma, doy cuenta que ha ingresado los proyectos de ley, según anexo C y los tratados internacionales ejecutivos según anexo D.

Congresista Rogelio Canches, presente también en esta sesión.

En la estación de Informes.

Informes

El señor PRESIDENTE.— Informamos lo siguiente.

El día 13 de abril se realizó la reunión de asesores de la comisión, y de los congresistas miembros con representantes de cancillería, Indecopi y otros sectores, para detallar los alcances de los trabajos ejecutivos internacionales y los proyectos de resolución legislativa que hoy se ponen en agenda con su respectivo dictamen.

Cabe señalar que en dicha reunión se contó con la participación del asesor de la congresista Luz Salgado, tiene bien presenta a la congresista Luz Salgado, viene hasta sus asesores. Muy bien.

Si algún congresista quiere formular algún informe, tiene el uso de la palabra.

Congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Yo no quería algún informe, sino aclarar una situación.

Yo nunca he dicho en ningún momento que no he recibido el informe, si lo recibí y he hecho mención a eso. Que habiendo recibido el informe, yo quisiera que la canciller nos explica acá para que quede grabado, cual fue el motivo de nombrar nuevamente a la señora Velita como embajadora de Perú en Francia.

Así lo he dicho, si he recibido el informe, sin ningún problema.

El señor PRESIDENTE.— Superado este punto, donde la señora canciller va a expresar algo al respecto, ya lo hizo por escrito, y ahora seguramente dirá el tema también, acabo de conversar con ella, es que sigamos con esta sesión.

¿Alguien más quiere hacer informes?

Nada más de informes.

Pasamos a pedidos.

Pedidos

El señor PRESIDENTE.— Congresista Marisol, congresista Luz Salgado.

La señora PÉREZ TELLO DE RODRÍGUEZ (PPC-APP).— Si, presidente, en realidad esto es un pedido, pero con el informe previo.

Vengo de la zona de la Cordillera del Cóndor, y con mucha preocupación, a propósito del famoso PD3, que ustedes escucharon en el que asesinaron a tres indígenas, un teniente, porque los elementos no llegaban, estoy bastante preocupada con la zona de fronteras.

Acá hemos tratado muchas veces el tema, pero yo quisiera pedir por su intermedio, presidente, un informe sobre cuál es el proceso administrativo, logístico, de alimentos, y el tratamiento de la zona de fronteras. No solamente los puestos de vigilancia.

Nosotros tenemos una frontera porosa, por eso los ladrones y a los delincuentes los chapamos todos en Bolivia, en Ecuador, en Colombia, se escapan por todas partes. Entonces, eso tiene, claro si los encuentran allá, porque salieron de acá. Entonces, eso tiene una explicación en la porosidad en nuestras fronteras.

Quisiera pedirle por su intermedio, presidente, que se solicite un informe a Defensa pero también a Cancillería, sobre el tratamiento de las zonas de fronteras, el tema del puesto de vigilancia y en el tema de lo que se ha implementado.

Se hicieron varios anuncios en los últimos años sobre la implementación logística, pero también técnica y de bonificaciones a las que estaban destacadas. Pedirle, presidente, puntualmente que solicite un informe sobre ese tema.

Asimismo, presidente, reiterar el pedido sobre el 189, que es el tema del famoso convenio sobre los trabajadores del hogar que está pendiente en el Ministerio de Trabajo hace cinco años, trasladándolo, diciéndome que tiene que ir a Relaciones Exteriores, pero que no se ha reunido la Mesa. Según la información que yo tengo, eso ya está para opinión del ministro de Trabajo.

Le pediría, presidente, un informe formal sobre el tema, en qué estado esta.

Y, finalmente, mi preocupación sobre el retiro de las minas antipersonales, que tenía un compromiso el Estado Peruano, quisiéramos saber cuál es el estado. Yo voy a formular ese pedido por escrito para que se pueda canalizar inmediatamente.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Luz Salgado.

La señora SALGADO RUBIANES (GFPF).— Sí, presidente, tengo varias preguntas acá, y las voy a formular como pedido para una próxima

respuesta, casualmente de la ministra, o al menos si lo puede dar aquí sería muy importante.

Ha habido un reconocimiento de la cancillería para el señor Fidel Castro y para el señor Raúl Castro, eso lo que quedó pendiente que nos informaran y si se hizo, se efectuó, si salió la resolución, cuándo salió en el diario *El Peruano*.

Segundo, tuvimos la vez pasada la presentación de los informes de migraciones y también de Relaciones Exteriores sobre el pasaporte biométrico. Realmente no nos quedamos satisfechos, pero, por qué se tomó esta determinación de hacer dos clases de contrataciones, si son los mismos pasaportes, o no son los mismos pasaportes.

Y luego también qué hizo la cancillería para defender la institucionalidad de los organismos electorales, considerando que el secretario general de la OEA, el señor Almagro, tuvo unas declaraciones poco felices, y que puso en duda y pone hasta ahora en duda el proceso electoral.

Entonces, la cancillería tendría que haber asumido una posición, dado que las instituciones que tuvieron que defender por si solas, y luego nosotros aquí, acordamos como Comisión de Relaciones Exteriores, sino que no hubo *quorum*, hacer una manifestación de parte del Congreso de la República, haciendo respetar nuestra soberanía nacional.

Entonces, qué hizo la cancillería al respecto, mandó una carta, una nota, siquiera protestó, llamaron a la OEA, porque hasta los miembros, la delegación de la OEA que estaba aquí designada para este fin, manifestó su posición en contra del propio secretario, el señor Almagro.

Y también la pregunta, si es cierto que la rectoría de la APCI, no está siendo reconocida, una institución que depende netamente de la cancillería y si se ha disminuido en cuatro millones los presupuestos para supervisión.

Nosotros hemos hecho un informe de esta comisión que está en el Ministerio Público, con respecto al trabajo que realiza la APCI, y su supervisión con las diferentes ONG, que supuestamente no han cumplido con la obligación de informar los recursos que reciben, las obras que realizan, los gastos que efectúan; y nosotros entendemos de que si bien es cierto que en algunas de ellas no reciben ningún presupuesto por parte del Estado, si reciben donaciones que están exoneradas de tributación, y exoneradas de una serie por los diferentes convenios que aquí firmamos en esta misma comisión.

A veces firmamos convenios, tras convenio y exoneramos inclusive del ingreso de bienes, de maquinarias, de muebles, y supuestamente para que trabajen con un fin benéfico. Pero hay caso en que ni siquiera están registradas y eso merece una supervisión.

Y este trabajo que lo hemos hecho, casualmente con la congresista Alcorta y el congresista que ya no está en esta comisión que presidió, Valle, el congresista Valle, **(3)** hicimos un trabajo que nos demandó varias semanas, varios esfuerzos y no

es posible que el dinero que tiene que servir para supervisión, casualmente porque ese es un trabajo que habían dejado de hacer, la Apci había dejado de hacer supervisión.

Y creemos que tiene que continuar ese trabajo, porque sino vamos a tener diferentes casos y denuncias por falta de la supervisión del órgano rector y en este caso la Apci le han quitado 4 millones, señor.

Quisiéramos saber si eso es cierto, ¿han hecho algún trámite para recuperar esos 4 millones?, que no es mucho realmente para un trabajo de supervisión, de tanto que se quejan las personas de diferentes ONG que pululan a nivel nacional y que muchas de ellas no cumplen con su trabajo como debería ser, señor.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien, muchísimas gracias, por esta parte que se refiere a los pedidos.

Y efectivamente, vamos ahora a proceder a decirles que se han tomado debida nota de algunos pedidos puntuales, que se han expresado en este momento, y quisiera yo ahora entonces remitirnos al Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— Les decía, colegas, pero ya en esta estación con todas la formalidad de la comisión, vamos a dar el uso de la palabra a la embajadora Ana María Sánchez Vargas de Ríos, ministra de Relaciones Exteriores, para que pueda hacer una breve alocución en torno a lo que tiene que ver con este pedido de observaciones del congresista Roberto Angulo, sobre convenios aéreos internacionales; no sin antes también darle la bienvenida a Carmen Omonte, congresista de esta comisión que nos acompaña.

Señora ministra, tiene usted el uso de la palabra.

La señora MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, licenciada Ana María Sánchez Vargas de Ríos.— Señor presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores, señores congresistas, señor ministro de Transportes y Comunicaciones, señoras y señores.

En primer lugar, voy a referirme a la participación del Ministerio de Relaciones Exteriores en la negociación de instrumentos internacionales en materia aerocomercial.

El artículo 4°, de la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, establece que el ministerio ejerce sus funciones dentro de los siguientes ámbitos de competencia para lograr los objetivos y metas del Estado: política exterior, relaciones internacionales y cooperación internacional.

Asimismo, el numeral 6 del artículo 5°, de la Ley de Organización y Funciones del ministerio, dispone que este tiene como función rectora entre otras, la de negociar y suscribir tratados y demás instrumentos internacionales, así como participar en las negociaciones de aquellos de naturaleza especializada en coordinación con los sectores competentes.

Bajo ese marco normativo, el Ministerio de Relaciones Exteriores participa en la negociación y posterior suscripción de los acuerdos de servicios aéreos, ASA, toda vez que estos constituyen tratados.

Para ello el Ministerio de Relaciones Exteriores realiza las coordinaciones correspondientes con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a fin de emitir opinión en el marco de sus competencias, sobre estos proyectos de ASA, que les son remitidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que depende del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

De otro lado, el Ministerio de Relaciones Exteriores acompaña, de ser el caso, a los sectores y entidades públicas en la celebración de reuniones y negociaciones de carácter especializado con sus contrapartes de otros países, las mismas que pueden concluir con la suscripción por dichas entidades de instrumentos internacionales en el marco de sus competencias.

Este es el caso, por ejemplo, de las reuniones de consulta entre autoridades aeronáuticas en las que se han celebrado memoranda de entendimiento y actas como el memorándum de entendimiento entre las autoridades aeronáuticas civiles de la República del Perú y de la República de Chile, en adelante MDE de 2011, suscrito el 7 de abril de 2011 entre la DGAC y la Junta de Aeronáutica Civil de Chile. En ambos casos, tratados y otros instrumentos internacionales, los aspectos técnicos especializados abordados en las negociaciones bilaterales están a cargo del sector competente.

En el caso particular de los MDE en materia aerocomercial, es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la DGAC, el que técnicamente examina y analiza la conveniencia del otorgamiento de derechos aerocomerciales, además de otros aspectos directamente relacionados con ello, como la determinación de las frecuencias de vuelos, rutas, destinos, capacidad, entre otros.

Es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones el sector competente en la materia, al que le corresponde determinar técnicamente los compromisos que se pueden asumir para el logro de los objetivos nacionales en el campo aerocomercial.

Un memorándum de entendimiento o un acta suscrita por las autoridades aeronáuticas del Perú y de otro Estado, es un instrumento internacional pero no es un tratado.

En el ámbito del derecho internacional existen diversos tipos de instrumentos internacionales, con naturaleza jurídica distinta a la de los tratados; así, los Estados pueden emitir comunicados conjuntos, suscribir declaraciones políticas o emitir notas diplomáticas que no sean tratados.

En este orden de ideas, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944, también denominado Convenio de Chicago, del cual tanto el Perú como Chile son partes y que conforme a nuestra Constitución Política integra el derecho nacional con rango de ley, artículos 55° y 200°, numeral 4 respectivamente, se refiere en su capítulo décimo séptimo a dos tipos de

instrumentos internacionales, los acuerdos aeronáuticos y los arreglos sobre la misma materia, que no sean incompatibles con el Convenio de Chicago.

Un memorándum de entendimiento o un acta suscrita por autoridades aeronáuticas se enmarca en la figura de arreglos, que como tales constituyen acuerdos preliminares y preparatorios de un acuerdo de servicios aéreos, los cuales rigen la relación aerocomercial mientras se alcanza un acuerdo integral.

El memorándum de entendimiento entre las autoridades aeronáuticas del Perú y Chile de 2011, es un instrumento internacional con naturaleza jurídica de arreglo, conforme al artículo 83° del Convenio de Chicago, que rige la relación aerocomercial mientras no haya un acuerdo de servicios aéreos entre ambos países, instrumento internacional con naturaleza de tratado donde se abordan de manera integral los distintos aspectos de la relación aerocomercial.

Eso es todo, señor presidente, yo estoy dispuesta a responder las preguntas y luego de la intervención del ministro de Transportes.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchísimas gracias a usted.

La palabra a continuación al señor ministro de Transportes y Comunicaciones, José David Gallardo Ku, para que también pueda hacer sus comentarios sobre este punto.

Congresista Llatas, congresista Cordero Jon Tay, bienvenidos, están incorporados oficialmente a esta sesión.

Palabras, señor ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista José David Gallardo Ku.— Buenos días, presidente, un saludo a través suyo a la Representación Nacional y por supuesto a la canciller y a los funcionarios de la cancillería.

Hemos preparado una presentación para ver los aspectos normativos y económicos, en relación a la relación entre Perú y Chile.

Es importante precisar que actualmente lo que está rigiendo esta relación es un memorándum de entendimiento, suscrito en el año 2011, y en el cual se establecieron algunas modificaciones a un acuerdo previo del año 2007, entre ellos surge la figura de la multidesignación en este memorándum de entendimiento, con lo cual se extiende la visión al conjunto de aerolíneas en cada una de las economías.

También se producen modificaciones en lo que son las rutas, en particular en tercera y cuarta libertad se extendió el número de frecuencias a 84 y en el caso de las quintas libertades se mantuvieron las 14 frecuencias que se tenían para Chile en las rutas a Nueva York y a Los Ángeles.

Otros acuerdos que aparecen en este memorándum de entendimiento se refieren a temas que tienen que ver con la facilidades para la aprobación de códigos compartidos y esto para facilitar las

actividades comerciales, las ventas en diferentes mercados. También facilidades en la aprobación para vuelos no regulares y se incorporan temas con la carga.

Debe señalarse que la pieza anterior fue un acta del año 2007, en la cual se especificaban 28 frecuencias para tercera y cuarta, 28 frecuencias semanales y esto nos dice que el principal cambio que se tuvo hacia el 2011 fue precisamente incrementar este número de frecuencias.

En cuanto a los derechos de quinta libertad, ya aparecían en el 2007 desde fechas muy anteriores estas 14 frecuencias en quinta libertad.

En esa oportunidad, también en el año 2007, se había enfatizado la figura del transporte transfronterizo, cosa que nuestro país de alguna manera ha enfatizado en los consejos de ministros binacionales, en particular en el caso de Colombia y Ecuador; sin embargo, todavía el transporte transfronterizo pareciera ser una actividad más importante hacia adelante.

En la parte de los fundamentos de estos memorándums de entendimiento hay varias ideas clave, una primera es que se desprenden del Convenio de Chicago, que es un evento mayor en el transporte aéreo y el cual lo que hizo fue iniciar una etapa donde se daban facilidades para el comercio aéreo internacional.

La suscripción de acuerdos de servicios aéreos, tanto como las actas o los memorándums de entendimiento, son modalidades que pueden ser entendidas en este contexto y uno debe interpretar que tanto los memorándums de entendimiento o las actas deben ser interpretadas como conducentes a tener un acuerdo de servicios aéreos, las ASA.

Y, en este sentido, también enfatizar de que este proceso es dinámico, inclusive los acuerdos de servicios aéreos pueden ser modificados con memorándums de entendimiento para ir aportando más flexibilidad en las relaciones comerciales y que luego puedan ser puestos de manera más firmes en un nuevo acuerdo de servicios aéreos.

Entonces, aquí y como ha explicado la canciller, la manera de ver estos instrumentos, siempre los memorándums como la pieza más rápida, que nos permite tener flexibilidad; y los acuerdos, ya son tratados que se consiguen con un trabajo de más largo plazo.

Y la idea detrás de todo esto naturalmente es proveer conectividad y esta conectividad ha sido, digamos, aprobado de manera científica en los diferentes estudios que se ha hecho, de impactar positivamente en las economías en su crecimiento.

Hay reportes distintos, pero hemos revisado algunos, por ejemplo, que nos dice que un crecimiento de 10% en el tráfico aéreo, en el caso de la economía peruana, nos deja unos 98 millones de dólares de crecimiento de largo plazo, sí, unos 300, más de 300 millones de soles.

Entonces, si lográramos, entendiendo que en el transporte aéreo tenemos un enorme potencial, un crecimiento sustantivo, esto

quiere decir que podemos inclusive en la conectividad aérea esperar impactos bastante importantes también sobre la economía.

Y esto también puede ser entendido en un mundo de competitividad y donde lo que se nos exige para ser competitivos en el mercado global, no solamente son políticas macroeconómicas adecuadas, infraestructura social y física, sino también sofisticación por el lado de las industrias, del ambiente de negocio de las economías.

Otro elemento importante tiene que ver con el progreso del concepto de reciprocidad, de una visión más real y efectiva a una reciprocidad de tratamiento, y esto tiene que ver con que el comercio mundial hoy día debe ser entendido en un sentido bien amplio. **(4)** Las economías más pequeñas tienden a tener una gama de productos y servicios más limitados y solamente con el crecimiento económico y el desarrollo de las economías, la canasta de bienes exportados, bienes y servicios exportados se sofistican.

Entonces, las economías tienden a mutar de el comercio, entre industrias en una primera etapa a un comercio intraindustria después, es decir, nosotros no podemos esperar en las fases iniciales o intermedias del desarrollo y del crecimiento, tener un calce perfecto industria por industria. Entonces, aquí hay que mirar bien el proceso de intercambio en esa dimensión.

Respecto a las estadísticas que tenemos, en realidad el Perú utiliza mucho estos instrumentos y los memorándums de entendimiento lo tenemos, como se ve aquí para 14 economías, con las que tenemos intercambios, una de ellas muy importante, entre ellas naturalmente está la economía de Chile.

Tenemos también acuerdos de servicios aéreos con economías como Brasil, importante, México en la Alianza del Pacífico, pero que han sido modificados por memorándums de entendimientos. Y tenemos 11 en esta situación de los 37 países con los que tenemos acuerdos internacionales y hay otros 12 que tienen acuerdos de servicios aéreos no modificados, uno de ellos es el de Estados Unidos, el principal destino.

Esta visión de comercio que comentaba es sustentada por la OACI, que ha establecido una visión de largo plazo y donde la tendencia naturalmente es a flexibilizar, liberalizar el transporte aéreo.

En el caso de la economía peruana, ya mirando el tema de las aerolíneas, lo que tenemos es que diferentes aerolíneas tienen diferentes números de frecuencias, pero también potencialidades no explotadas, por ejemplo, la empresa Lan Perú, opera 21 frecuencias semanales, además directamente a Santiago, en la ruta Lima-Santiago.

Taca Perú tiene 7 frecuencias semanales, pero podría tener hasta 14, y esto es una aerolínea que está en expansión, está en crecimiento; entonces, debería también en el futuro verse ahí una consolidación.

Y luego, Peruvian Airlines y LC Busre tienen autorizadas 14 y 7 frecuencias también para esta ruta Lima-Santiago; sin embargo,

para estas aerolíneas es un potencial, o sea, entendemos que van a crecer en esas direcciones, en la ruta Lima-Santiago.

Luego, en el caso de las aerolíneas chilenas, importante es Lan Airlines, que su denominación está en progresión de ser Latam por la fusión que tienen con esas aerolíneas, con una aerolínea brasileña, y Sky Airlines, la primera mantiene 42 frecuencias en esa línea y la segunda 14 Santiago-Lima. Hay que añadir que sobre estas hay 14 frecuencias que son Lima-Santiago-Nueva York, o Lima- Santiago-Los Ángeles.

Es importante también conceptualizar de que en realidad en el transporte aéreo hay varias maneras de ver cómo se van dando más libertades, no solamente importan el número de frecuencias sino que también, por ejemplo, los distintos mercados, y en ese sentido el Perú, por ejemplo, y eso se ve en la siguiente transparencia, en el caso de la comunidad andina de naciones, tiene un potencial de frecuencias ilimitadas para las economías de Colombia, Ecuador y Bolivia, en esa dimensión lo que tenemos con la economía chilena es una situación de mayor flexibilidad, porque en el caso de las quintas libertades con la economía chilena, estamos hablando de 14 frecuencias, además que no se han movido en una cantidad de años importante. En cambio en los países de la comunidad andina tenemos ilimitadas frecuencias, sin embargo, uno puede decir, pero esto está circunscrito a lo que es la comunidad andina de naciones.

En lo que se refiere a acuerdos, convenios, que nos permitan números de frecuencias hacia un mercado más amplio, yo creo que encontramos un espectro bastante amplio, con países como México que tiene un especial interés para el Perú, la situación es muy limitada porque solamente tenemos vuelos de tercera y cuarta libertades, sin embargo, México integra la Alianza del Pacífico y no tiene el espacio que tiene por ejemplo, Colombia.

En el caso de las terceras, cuartas o quintas hay que interpretarlas también en un sentido amplio, en el caso de las terceras, cuartas, quintas en un sentido amplio porque nuestras terceras y cuartas libertades, por ejemplo, con Panamá son un instrumento comercial muy potente para otro grupo que opera en el Perú, que es el de Copa Avianca, porque naturalmente se usa Panamá para generar continuidad hacia otros mercados.

Entonces, desde allí accedemos también de esta manera indirecta a esquemas flexibles y naturalmente Brasil y Estados Unidos son economías que en relación a estos criterios tienen una situación mayor.

En el caso de Brasil el acuerdo de servicios aéreos les permite con la economía peruana el acceso en frecuencias ilimitadas a un ámbito más grande como es Latinoamérica, y con Estados Unidos se sigue una política de cielos abiertos, es decir, la relación comercial que se tiene con la economía chilena, si bien es cierto los deja claramente en una situación de ventaja respecto a lo que se tiene con México, no necesariamente con otras economías.

En la evolución del transporte aéreo, como la política que se ha ido perfilando a lo largo del tiempo, nos genera resultados, lo

que se observa es un crecimiento importantísimo en el número de pasajeros.

El número de pasajeros en el Perú ha crecido de manera muy importante, solo pensando en el último lustro, de 11.9 millones, casi 12 millones, hoy día a una plataforma de 18 millones. Y esto se da tanto en la parte doméstica como en la parte internacional.

En el año 2011, con más de 11 millones de pasajeros, unos 12 millones, poco más de la mitad de los pasajeros eran de tipo internacional, hoy día sin embargo, que ya creció muchísimo el tráfico aéreo, hoy poco más de la mitad es doméstico.

Entonces, yo creo que hay una evolución muy positiva en el transporte aéreo, porque el crecimiento es importantísimo, a tasas muchos mayores que el PBI de la economía, pero además en el Perú cada vez se ve este sesgo a tener tráfico doméstico. Pero el transporte internacional ha seguido creciendo, hemos pasado a tener actualmente unos 8 millones de pasajeros, y eso es muy importante.

Los mercados más importantes como zonas, tienen que ver primero con la región Latinoamericana, donde está el 40% más o menos, entre 40 y 50% del tráfico, y luego Norteamérica.

En términos de los tratados que tenemos, para países donde solamente hay actas o memorándums de entendimiento, un 26% del comercio están bajo esa modalidad. Para países donde tenemos acuerdos de servicios aéreos, pero que han sido modificadas con memorándums de entendimiento, un 36%; y para países donde la relación se rige por acuerdos de servicios aéreos, un 35%; y esto especialmente porque la economía americana representa el 21% del transporte aéreo de pasajeros, transporte internacional.

En términos de destinos individuales, el destino más importante es Santiago de Chile, y esto es porque siendo la economía americana el principal destino u origen del transporte aéreo internacional, en realidad lo repartimos en muchos destinos en la economía norteamericana, hoy día ya se vuela a San Francisco, por ejemplo, y se va a volar muy pronto también a Washington, entonces, hay un creciente número de destinos en la economía norteamericana, Estados Unidos.

En cuanto a frecuencias, también observamos en el último lustre una expansión muy grande de 420 frecuencias semanales a 606, o sea que ha crecido el número de frecuencias de manera importante, lo cual acompaña lo que está ocurriendo en el tráfico doméstico. Entre los años 2014 y 2015 en la parte doméstica, hemos pasado de tener de unas 601 frecuencias semanales a 799, entonces, el número de frecuencias está creciendo.

Poco para ir terminando, en lo que es la economía chilena, para ir terminando, también el número de pasajeros se ha duplicado de unos 528 000 a 1 112 000 entre el 2010 y el 2015, en términos de modalidades y de compañías esto es muy importante, en la siguiente transparencia.

Del conjunto de aerolíneas que operan la ruta Lima-Santiago, se observan tendencias muy distintas. Por ejemplo, en los pasajeros que vienen con Lapsa, entre Lima y Santiago, hemos crecido en un factor de 5, en lo que es Lan Airlines y donde están incluidos los destinos que tienen que ver con las quintas libertades, en realidad hay un crecimiento menor al 100% en oposición a lo que estamos viendo con Lapsa, pero además en los destinos específicos de Nueva York y de Los Ángeles, lo que vemos es un decrecimiento global, de representar en un momento el 16.6%, hoy día a un 9.6%, crecimiento importante de Lan Perú y de Sky Services y que vienen ocupando parte importante de esta ruta.

Y lo que comentaba, en la siguiente transparencia, en el tema de las quintas libertades, lo que se ve es que hay un crecimiento menor en lo que es los vuelos de Lan Airlines 195 000 pasajeros en el año 2010 y 162 000 en el 2015. O sea, este tema de las quintas libertades y un poco para resumir comercialmente, tiene hoy día una menor relevancia económica.

Finalmente, y volviendo al marco general, hay una serie de ventajas que se han tipificado de lo que está aportando la mayor interconexión en transporte aéreo, cosas bastante conocidas, temas de empleo, ingresos para la economía, pero sobre todo es muy importante precisar que el transporte aéreo nunca debe ser analizado directamente por el tema mismo del transporte, sino por todas las consecuencias que trae, es decir, si nosotros por ejemplo quisiéramos pensar en potenciar destinos turísticos, que para algunas regiones son como claves para despegar hacia el desarrollo, naturalmente el transporte aéreo tiene que ser interpretado en tanto los impactos que tenga sobre esas actividades.

Entonces, tanto en el comercio como el turismo, hoy día se ve cómo la mayor interconexión aérea le está generando a nuestra economía frutos importantísimos.

Y yo aquí para terminar, incidiría nuevamente el tema de la gama de productos y servicios, al ser una economía que produce una gama de productos y servicios limitada, muchos de los productos y servicios son insumos de producción, que además también se desplazan a través de diferentes modalidades de transportes, una de ellas es el comercio aéreo.

Eso es, presidente, y ahora atentos a las preguntas y comentarios.

El señor PRESIDENTE.— Muchísimas gracias, señor ministro, por su intervención.

Y ahora dejamos abierto la oportunidad de los colegas, que quisieran formular alguna inquietud sobre estas exposiciones.

La congresista Luisa María Cuculiza y luego el congresista Roberto Angulo. (5) Y luego la congresista Lourdes Alcorta, Carmen Omonte.

En ese orden.

La señora CUCULIZA TORRE (GFPF).— Gracias, presidente; gracias ministro por su buena exposición.

Y creo que los acuerdos internacionales, deben tener un ingrediente muy especial e importante, que es la reciprocidad.

Por eso, es importante que el ministro controle totalmente estos puntos, igual que sean tanto Perú como Chile en las mismas condiciones.

Es recomendable, y es bueno el transporte Perú-Chile, pero hay que estar siempre, ojo, vigilante para que las cosas sean parejas.

Gracias, ministro.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien.

Congresista Roberto Angulo.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— Gracias, presidente; saludo a los señores ministros, a todos los congresistas presentes.

El tema era muy simple, no estamos cuestionando indudablemente la política de transporte aéreo, me parece excelente lo que estamos haciendo. Sino la pregunta iba simplemente en cuanto a las quintas libertades, que está disfrutando, usufructuando LAN-Chile. Entonces sobre eso, sobre este tema, debemos decir lo siguiente.

Los Acuerdos Aéreos los ASA, dice de acuerdo a un informe del Ministerio de Relaciones Exteriores, que es, importante recordar que el comercio y el tráfico aéreos, no pueden llevarse a cabo sin el uso, el espacio aéreo o de los aeropuertos nacionales, cuyo tratamiento legal y material está íntimamente ligado a la soberanía y el dominio del Estado.

Consiguientemente para aprobar un tratado, —estamos hablando de un tratado— *quedarse* sobre esas materias, es necesario seguir el procedimiento establecido. En el artículo 56.º de la Constitución para su posterior ratificación por el Presidente de la República, y después para su posterior ratificación por el Congreso de la República.

La primera pregunta a la señora ministra, con respecto a Chile, con respecto a este memorándum de entendimiento, ¿obedece exactamente a este requisito específicamente como acuerdo?

Lo siguiente también con respecto a memorándum de entendimiento, estoy hablando sobre informes del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Al respecto dice el informe, debe precisarse que memorándum de entendimiento entre las autoridades aeronáuticas civiles de la República del Perú y la República de Chile de abril de 2011, no constituye un tratado, —es muy específico— en los términos en que ha sido definido en el punto uno de este informe. Es decir, no tenemos un tratado con Chile, eso lo dice el mismo informe de Relaciones Exteriores, y dice lo siguiente.

Como ha sido señalado en los numerales 10 y 14 del presente informe no es un tratado, y en todo caso, en la línea de lo explicado, nos encontramos ante un instrumento preliminar, el memorándum de entendimiento es preliminar, que tendría el carácter de un arreglo técnico provisional, bajo ningún concepto

definitivo, y cuando es provisional es para uno, dos o tres meses, no para diez o 20 años. Con propósito específico mientras se celebra, o sea que tendría el carácter de un arreglo técnico provisional, con propósito específico mientras se celebra y entra en vigor un ASA. Es decir, la pregunta a la señora de Relaciones Exteriores, es realmente esto un tratado, es algo definitivo el memorándum de entendimiento firmado entre dos entidades de menor nivel peruanas y chilenas.

—Y tengo todavía, por favor—, lo que dice el ministro de Transportes y Comunicaciones, es que, habría que hacerlo rápido, la rapidez, aparte de lo que ha hablado sobre las terceras y cuartas libertades, que estamos bien, no hay ningún problema sobre eso, me parece bien, no sé por qué los ha dicho, por qué ha dicho todo eso, porque la pregunta era simplemente sobre las quintas libertades, pero bueno rapidez, por qué rapidez?, a quién beneficia que LAN-Chile, recoja pasajeros de Jorge Chávez y los lleva a Estados Unidos, ¿beneficia al Perú?, y si beneficia al Perú, ¿de qué forma beneficia al Perú?, en cuanto a empleo, en cuanto a impuestos, o sea ¿de qué manera está beneficiando al Perú?

Reciprocidad, tenemos nosotros reciprocidad, es decir, el Perú recoge pasajeros de Santiago de Chile para llevarlos a otro punto de vista, cuántos pasajeros nosotros hemos recogido de Santiago de Chile.

Y por último, se habla de ciento noventa y cinco mil pasajeros en quintas libertades el 2010; y ciento sesenta y cinco mil pasajeros el 2015.

La pregunta, señor ministro, cuánto dinero en impuestos nosotros hemos recolectado por las quintas libertades desde 1998, después el *2007* después con la forma de 2007, nosotros mediante una Resolución Ministerial N°147 de 2007, firmamos nuevamente un memorándum, y fue ratificado el 2011. O sea estamos de Resolución Ministerial N°099 de 98, ampliamos con la Resolución Ministerial N°147 el 2007, y después con la Resolución Ministerial de 2011.

Preguntamos, en todo ese tiempo cuánto ha ganado el Perú, cuánto dinero ha recolectado el Perú.

Esas son las preguntas, señor presidente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien.

Congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Gracias, presidente.

Dos cosas muy cortitas, el ministro habló sobre el tema de México, no le entendí bien, porque está vinculado al tema Alianza del Pacífico, [...?]

Y lo segundo, obviamente con Alianza del Pacífico, tendríamos realmente mejores acuerdos.

Y lo otro es, porque no sé si LAN tiene a sus aviones matriculados en el Perú como lo tiene en Ecuador y Argentina.

Nada más, gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Carmen Omonte.

La señora OMONTE DURAND (PP).— Gracias, presidente; saludando al ministro y a nuestra canciller.

Evidentemente la ubicación que tiene Perú en el Pacífico es privilegiada, y por lo tanto, tenemos que tomarlo como una gran oportunidad, aun así la conectividad aérea no sea suficiente en toda la aspiración que podemos tener nosotros en diferentes ámbitos en cuanto a la conectividad, pero es muy importante.

Hay una pregunta que muchos se han hecho, y probablemente, y bueno en mi caso, no tengo todavía una respuesta clara, es con respecto a las matrículas de los aviones.

Entendemos que los aviones de LAN, tanto en Ecuador, en Argentina como en Colombia; tienen matrículas de estos respectivos países, pero en el caso de Perú no es así, y este es un tema que si bien en el tema aéreo no tendría mayor influencia de tráfico, pero si en cuanto a la defensa, si podría responderme sobre este punto.

Y algo también puntual, cuáles es la diferencia sustancial entre LAN-Perú y LAN-Airlines, cuál es la diferencia sustancial para los interés de Perú cuando son enfocados en determinado momento en la perspectiva de LAN-Perú o cuando se enfoca la perspectiva de LAN-Airlines.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Luciana León, tiene el uso de la palabra.

Muy bien —por ahora no dice todavía—

Entonces le concedemos el uso de la palabra a la canciller, para que pueda dar respuestas a estas inquietudes formuladas por los señores parlamentarios.

La señora MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, licenciada Ana María Sánchez Vargas de Ríos.— Señor congresista Angulo.

Usted nos ha preguntado si... no se trata de un tratado.

De acuerdo con el Convenio de Chicago, hay dos tipos de instrumentos internacionales, que rigen la relación aerocomercial, una cosa son los Acuerdos de Servicios Aéreos o como le denominan también ellos Acuerdos de Transporte Aéreo, que son tratados, y que tienen que pasar el proceso de *presentimiento interno*.

También ellos consideran otro tipo de instrumentos que no son tratados, y que en este caso son los memorándum de entendimiento, que son lo que ellos denominan en el artículo 83.º del Convenio de Chicago como arreglos. Los arreglos son instrumentos internacionales, que permiten el desarrollo... este tipo de entendimientos con otro país en materia de aerocomercial, y que tienen valor, valor de compromiso de instrumento internacional, como usted sabe, el Convenio de Chicago fue aprobado por una ley, y tiene validez en el Perú.

En el caso de... como ha explicado el ministro de Transportes, nosotros tenemos en la relación aerocomercial con distintos países tenemos: acuerdos de servicios aéreos, tenemos también acuerdos de transporte aéreo, tenemos también memorándum de entendimiento, que rigen esa relación.

Ahora, es provisional efectivamente, pero la provisionalidad no está en función de un tiempo determinado.

En el caso de este entendimiento con Chile, era necesario poner en vigencia este entendimiento, y a futuro en el momento en que... sea la relación está en el punto de poder continuar una negociación se va a negociar un acuerdo *de servicio*, -como no-

El señor PRESIDENTE.- La interrupción para el congresista Angulo.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).- Gracias, señora ministra.

Por qué era necesario, -perdón-, una interrupción está pidiendo la congresista León, por favor.

El señor PRESIDENTE.- Luciana, tiene el uso de la palabra.

La señora LEÓN ROMERO (GPCP).- Muchas gracias, presidente; muchas gracias, congresista Angulo.

Me parece muy bien, y saludo que en estos momentos esté fortaleciendo las relaciones con Perú y Chile con la firma de este convenio, definitivamente ese va ser el objetivo, y va beneficiar en muchos ámbitos al país. Sin embargo, me preocupa un tema de logística.

Actualmente, si algún congresista lo ha notado, para poder salir o ingresar a nuestro aeropuerto Jorge Chávez tenemos una serie de problemas con lo que es el tráfico, porque solo tenemos una pista, ¿y por qué tenemos una pista?, porque el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en todos estos cinco años, ha venido más bien postergando y postergando, y firmando addendas con el aeropuerto Lima Airport Partners para postergar la construcción de esta segunda pista, o si no agregan también otros argumentos como por ejemplo, que se está haciendo la construcción que es inevitable, sumamente necesaria de la gambeta, etcétera.

Siempre hay razones externas, sin embargo, los peruanos y los pasajeros obviamente también se ven perjudicados, toda vez que hay este tráfico, esta congestión en el tráfico aéreo.

Muchas veces han tenido que regresar a pasajeros que iban aterrizar en Lima, y como no había capacidad logística obviamente, han tenido que regresar a Chiclayo, ahora regresarían a Pisco, pero son alternativas que se están viendo, porque justamente no tenemos la logística suficiente.

Yo estoy totalmente de acuerdo con este convenio, me parece sumamente saludable, pero de la mano también tiene que haber la responsabilidad por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en cumplir también en poder satisfacer la oferta, la demanda en... básicamente lo que es la logística, y en este

caso, la construcción de la pista dos, que estaba ya en el contrato estipulado previamente con el Ministerio de Transportes [...?] y se viene atrasando año tras año sin cumplir con este objetivo.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Roberto Angulo para que termine la idea.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— Gracias.

Bueno, la pregunta es, por qué se hace este memorándum, por qué tan rápido, por qué la urgencia, si estamos desde 1998, cuáles son los beneficios tangibles para el Perú, exactamente cuáles son los beneficios tangibles, por qué una línea aérea peruana, (6) llámese, LAN-Perú, por ejemplo como línea aérea peruana, porque está registrada aquí en Perú o TACA, por qué no recogen pasajeros, y los lleva a Estados Unidos, por qué tiene que venir LAN-Chile, y recoger pasajeros de aquí en quintas libertades, y llevarlos a Estados Unidos.

Entonces, cuál es el propósito, señora ministra, por qué usted dice que nos beneficiamos, y también... la pregunta que le he formulado, al señor ministro.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Señora canciller.

La señora MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, licenciada Ana María Sánchez Vargas de Ríos.—Estábamos en el tema del memorándum de entendimiento de 2006, que se actualiza en el 2011; esa actualización responde a una evaluación técnica que hace la autoridad aeronáutica que depende del Ministerio de Transportes, es una evaluación integral que hace.

Así que, respecto a ese asunto, yo le pediría a usted que pudiera intervenir el ministro de Transportes y Comunicaciones.

El señor PRESIDENTE.— Antes de continuar con las respuestas de los ministros.

Congresista Martín Belaunde, tiene una inquietud.

El señor BELAUNDE MOREYRA (SN).— Muchas gracias, señor presidente.

En relación que en el tema que mencionó la congresista Luciana León, sobre la segunda pista de aterrizaje en el aeropuerto.

Yo quisiera preguntarle al señor ministro de Transportes, si los procesos de expropiación iniciados en los años siete, ocho y nueve por el gobierno para la adquisición de todas las tierras aledañas al aeropuerto han culminado a la fecha o no. Porque creo que de la culminación de esos procesos de expropiación depende la construcción de la pista.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien.

Pueden continuar.

La palabra ahora al señor ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista José David Gallardo Ku.- Muchas gracias, presidente.

Bueno, yendo en el orden de las preguntas, y naturalmente el tema de reciprocidad, es fundamental, y lo que hay que ver allí es cómo... lo que si hay que ver es, cómo el concepto ha ido mutando de una visión de reciprocidad más se le llamaba real en el sentido del uno a uno, y la ley de 2000 estableció el concepto de reciprocidad de tratamiento, o sea que tiene una visión más amplia del comercio.

Entonces, pero creo, recogemos el pedido de la Representación, en el sentido de que siempre por el interés de nuestro país, tenemos que estar mirando como todas estas piezas normativas generan efectos positivos para nosotros, por eso es el interés último, y seguro que sí.

Entonces la reciprocidad como concepto muta, pero hay que ir mirando siempre qué cosa nos está dando.

En cuanto a las quintas libertades, yo creo que lo que se ha dicho allí es, en general, en la política de acuerdos se tiene que seguir un esquema, en el cual tengamos una herramienta flexible, ágil en una primera etapa, y para esto sirve el memorándum de entendimiento, y una herramienta más definitiva que es el tratado lo que son los Acuerdos de Servicios Aéreos.

Entonces aquí se está hablando de una manera conceptual, general, no se está pensando en digamos a la hora de decir o plantear esa visión de un tema concreto, una ruta concreta o un memorándum completo. Porque cuando uno mira más bien lo que es las quintas libertades contempladas en este memorándum de entendimiento, que estaba en el 2011, pero que sigue a uno en el 2007, que se sigue a uno previo.

Más bien lo que encuentran, es que no se ha cambiado en nada en esos memorándums de entendimiento en relación a las quintas libertades, no se han cambiado, ahí no se observa en movimiento normativo en el tiempo, -si me permite terminar, presidente-

El señor PRESIDENTE.- Por favor, dejen que termine el ministro, y luego hace usted una repregunta con el mayor gusto.

Termine, por favor la idea, ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista José David Gallardo Ku.- O sea, la rapidez a la que nosotros hacemos alusión, se refiere al esquema global, no a que se haya firmado rápidamente un memorándum de entendimiento recientemente. O sea en los últimos cinco años, no ha cambiado nada, esto. Más aun cuando uno mira el tráfico que representaban los vuelos comprendidos en las quintas libertades, lo que ve es una tendencia decreciente en su importancia, en algún momento 16.6%, hoy día 9.6%.

Entonces no es... el tema de rapidez no se refería en ningún caso a este memorándum concreto que se tuvo con Chile, se refería al modelo global; y las ganancias que nos dan digamos la expansión del transporte aéreo de carga y de pasajeros, lo que señalábamos es que hay que mirarlo de una manera global. O sea, nosotros

podemos listar una diversidad de aspectos positivos que vienen del comercio del transporte aéreo, uno de ellos importante, por ejemplo, el tema de la consolidación de nuestros destinos turísticos.

Nosotros tenemos regiones, que tienen un enorme potencial hacia adelante para hacer explotados.

Entonces el transporte aéreo, es una manera de ir fomentando que lleguen turistas hacia estas regiones, pero en un mundo..

El señor PRESIDENTE.— Disculpe, que termine el ministro, le damos la palabra congresista, por favor, le ruego a usted, sí.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista José David Gallardo Ku.— Sí, a ver, seguro—

El señor PRESIDENTE.— Yo estoy dirigiendo esta sesión, y parece que la congresista Alcorta, recuerda sus tiempos de presidenta de esta Comisión de Relaciones Exteriores.

Muy bien, le felicito, pero quien lo dirige en este momento soy yo, si quiere el uso de la palabra pídale, por favor por el micro, todavía no se la he concedido, y para acelerar esto, congresista una precisión concreta, pero sería oportuno que terminen los ministros, y ustedes hagan la repreguntas que quieran.

El señor .— Sí, señor, gracias.

Es que el ministro está desviando la atención, para qué habla de nuestras virtudes culturales, arqueológicas, y todos los demás, no estamos cuestionando eso, no estamos hablando de cuartas libertades, no estamos hablando de que vengan pasajeros a Perú, excelente, y si vienen tres millones y cincuenta millones, perfecto; estamos hablando de quintas libertades, estamos diciéndole, señor ministro, que usted nos explique de qué forma el Perú se beneficia, que LAN-Chile, cuando LAN-Chile recoja pasajeros en Perú, y lo lleva a Estados Unidos, eso es, lo específico, no nos hable de cuarta, de quintas libertades o séptimas, octavas libertades, estamos hablando solamente de quintas libertades, señor ministro, por favor, lo que le pido es, por qué la rapidez, por qué el hecho de que recojan pasajeros aquí... en cuántos nos estamos beneficiando en dinero, no hable de conceptualizaciones, de conceptos, ni nada por el estilo; cuánto de dinero representa para el Perú que LAN-Chile, recoja pasajeros en Jorge Chávez y los lleva a Estados Unidos.

Eso es todo, señor ministro.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Señor ministro, para que responda.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista José David Gallardo Ku.— Sí, señor presidente, por su intermedio, estoy tratando de responder las preguntas en el orden que se han hecho, y en el sentido que se han hecho.

Entonces y la pregunta es, por qué la rapidez de firmar estas quintas libertades, eso fue, por qué la rapidez, y lo que yo estoy comentando de manera directa es, de que no habido ninguna

rapidez en los últimos cinco años, sino que cuando usamos el concepto de rapidez, nos referíamos al esquema global de usar memorándums de entendimientos con acuerdos de servicios aéreos, que son tratados, nos referíamos a eso.

No ha habido ningún nuevo memorándum de entendimiento en los cinco últimos años, no ha habido, entonces no se ha actuado con rapidez en ese tema.

Una pregunta digamos que uno podría y analizar es, por qué los memorándums de entendimientos que conducen a los ASA, tienen mayor o menor velocidad. Entiendo que por temas más importantes de nuestro país, que tienen que ver como los temas de la Haya, que tienen que ver con temas de otra índole, en la parte más del transporte de pasajeros y de carga aérea, digamos no ha habido esa celeridad.

Entendiéndose la problemática global, respecto a las ganancias que nos generan en general las aperturas, la mayor flexibilidad del comercio, y si estoy dando, presidente, una explicación global, conceptual, ¿por qué?, porque en el transporte aéreo los beneficios no se miden directamente, no es el TUUA lo que nos interesa del transporte aéreo, lo que nos interesa es ser una economía más diversificada productivamente, comercialmente más grande, una economía que pueda importar mucho de lo que no traen, una economía que consolide su sector corporativo y la sofisticación de la operación económica en general.

Entonces a ese nivel, tenemos ganancias distintas, amplias, enormes, y lo que citaba es que empíricamente tener políticas que promueven la expansión del transporte aéreo, generan impacto en el PBI, y esto con mediciones científicas, y había dado una elasticidad, qué es, que un crecimiento del 10% en lo que es la actividad, el transporte aéreo para la economía peruana, nos deja como economía 98 millones de dólares más en el que como crecimiento de largo plazo.

Entonces hay que hacer la aritmética, si creciéramos 50%, naturalmente el impacto serían unos... superior a los mil quinientos millones, naturalmente son estas políticas las que han promovido el desempeño de la economía integradas en un conjunto más amplio.

Yendo al tema de México, lo que comentábamos es que, si teniendo como referencia la consolidación de la Alianza del Pacífico, sí observamos una heterogeneidad de instrumentos, porque en México en realidad estamos en el nivel de las terceras y cuartas libertades, por ejemplo, digamos un mayor comercio con México podría permitirle a la economía mexicana competir con el esquema que hoy se sigue en Panamá o en Colombia, de ser también parte importante del paso hacia los mercados más grandes, y nosotros naturalmente podríamos tener la conveniencia de ser la entrada de México hacia el sur del continente.

Y la ley del año 2000 también permite que, aeronaves operen con matrícula extranjera, en el país me reporta el área legal.

Y finalmente en lo que es el aeropuerto, vamos a presidente, por su intermedio seguro a tratar de dar una respuesta comprensiva

del tema, creo que sería lo más serio con su permiso para enviar una respuesta de este tipo.

Y finalmente con respecto a la infraestructura, seguro, no hay manera de consolidar el transporte aéreo sin infraestructura, más aun en una época donde nosotros estamos desarrollando una serie de infraestructuras a lo largo del país se han producido, por ejemplo mejoras en los aeropuertos de Tacna, Arequipa y Ayacucho.

Tomemos Ayacucho, antes de las inversiones que se hicieron allí, antes de esas inversiones no podían llegar aviones grandes hacia los años 2014; posteriormente ya hemos observado hasta 10 frecuencias semanales que se han sumado a lo que ya teníamos.

Entonces 10 frecuencias nuevas que aparecen con la infraestructura, hoy día tenemos el tercer grupo de aeropuertos encargados a Proinversión, y vendrán Jaén, Jauja, Huánuco y el Programa Integración Amazónica.

Entonces sí es clave resolver el tema del [...] sí es tema, el Jorge Chávez naturalmente tiene que hacer las inversiones que se tienen.

Entonces la pregunta es, cómo vamos en ese proceso. Nosotros hemos informado oportunamente cómo viene (7) este proceso.

Luego de la concesión del año 2001 se ha ido avanzando en lo que es la entrega del área que va ser la que se destine para la segunda pista y el terminal central, el área logística.

Hasta el año 2011, ¿cómo habíamos avanzado?, se había pagado a los propietarios, se había dado ya un primer gran paso en lo que es las expropiaciones.

Pero todavía, -y esto es importante- cuando uno le paga al dueño, todavía enfrenta el dueño el problema del posesionario, existían varios establecimientos, varias poblaciones pequeñas allí, la más importante era la del *Aiún*, que tenía la actividad agrícola en esa parte.

¿Cuántas familias vivían comenzando el año 2012 en la zona que necesitamos expropiar?, más de 700 familias. Entonces esas familias han sido reubicadas a través de un programa de vivienda y a través de un programa, también, de capacitación laboral, para permitir que las familias que se mudaban de allí pudieran también cambiar de actividad económica.

Esto se terminó en el año 2013, lo que además permitió, terminado esto, que todo el terreno del aeropuerto estuviera en manos del Gobierno, o sea ya no hay personas viviendo en la zona del aeropuerto.

El 56% de estos terrenos ya fueron entregados al concesionario, 3 800 000 metros cuadrados, y falta un 43% a 44%. Entonces, la pregunta es ¿por qué si eso está en manos del Estado no se entrega al concesionario?

Yo quiero señalar que no hay ningún proyecto del Estado que compita por esos terrenos, o sea se le va a dar los terrenos que

faltan a la empresa concesionaria tan pronto como estén disponibles.

Pero entonces, la pregunta es ¿por qué no están disponibles?, no están disponibles porque el terreno tiene que ser liberado de interferencias para ser entregado y en el terreno que se tiene que entregar, pasa por ese terreno el ducto de la empresa Cálidda, que es un ducto de gas natural.

Ese ducto, nosotros oportunamente en agosto del año 2014, le dijimos a la empresa Cálidda "tienes que removerlo", pero este concesionario encontró muchos problemas para hacer el ducto que tienen que hacer y desviar el gas natural.

Entonces, eso es un primer tema; Cálidda tiene que terminar de remover el ducto que tiene en Jorge Chávez.

Segundo, Cálidda, al tener un ducto allí, también interfiere con la terminación del Túnel de Gambetta, que es una obra importante en el aeropuerto que le da acceso al Callao, y esto hay que mirarlo en una perspectiva en el tiempo.

En el año 2000, cuando se diseña la concesión del aeropuerto Jorge Chávez, se cree que se puede cerrar Gambetta y desviar todo por Faucett, es decir la entrega del terreno suponía cerrar la avenida Gambetta, pero eso en el año 2000 era razonable pensarlo.

Hoy día es imposible desviar el tráfico de Gambetta a Faucett, porque Faucett con lo que tiene, ya no entra un alfiler más, por eso es que había que hacer el túnel, porque si pongo el aeropuerto, tengo que seguir permitiendo el paso de vehículos, y ahí se ha hecho un túnel que tiene ocho vías, que son tres de ida, tres de vuelta, y dos centrales para un día poner también una obra de transporte público masivo.

Entonces, el acceso al Callao está garantizado, porque van a llegar la extensión de la Línea 4 al aeropuerto, la Línea 2 llega al puerto, eso es para pasajeros; pero para carga se necesita la avenida Gambetta, que es la que recolecta el tráfico de carga pesada.

Entonces, ese contratista del túnel también necesita que Cálidda mueva el ducto para terminar la última parte, de hecho, al contratista le falta terminar, no en el polígono del aeropuerto, sino fuera de él, o sea es parte de la obra que está afuera.

¿Qué fechas nos han dado?, uno puede naturalmente decirles, "mira Cálidda yo te dije en agosto de 2014 que retires esto", cortamos el servicio y se termina rápida; pero eso significa el desabastecimiento del gas al Callao, y ahí hay una central térmica, en el Callao.

¿Qué dice Cálidda?, dice: "a todos va meter, me pongo como plazo máximo diciembre del año 2016", que allí yo entiendo están haciendo su trabajo.

¿Y qué ha dicho el contratista?, noviembre de 2016, incluyendo las pruebas, porque el túnel va requerir de un administrador del túnel, es un túnel de un kilómetro, o sea requiere un administrador.

Entonces esa es un poco la situación. Yo creo que, si bien es cierto y comprensible hoy día que el concesionario esté exigiendo garantías, nos parece absolutamente comprensible, sí se puede ver que a lo largo de tres administraciones se han hecho los esfuerzos, y hoy día esos esfuerzos nos conducen a que tenemos todos los terrenos en manos del Estado, y lo único que necesitamos es que Cálidda termine el ducto y que el contratista termine su obra, y con eso naturalmente seguirá.

Es importante precisar que el concesionario de Jorge Chávez ya entregó el plan de inversiones a el Ositran, que es el regulador, y ellos deben empezar la parte de inversión, o sea después de los estudios, en el año 18. Una vez entregados los terrenos en diciembre del 17, todavía tenemos un espacio, ellos van a empezar la fase de inversión fuerte en la segunda pista y en el terminal central; en el caso de la pista, en enero del 18, y en el caso del Terminal Central, pasado el primer trimestre del 18.

¿Eso por qué?, porque ellos contractualmente tienen hasta el 21 para terminar sus inversiones. Pero como hemos comentado también a la Representación Nacional, es de interés nuestro tener...

El señor CANCHES GUZMÁN (GPUR).— ¿Me permite una interrupción?

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, Econ. José David Gallardo Ku.— ...la problemática de Jorge Chávez resuelta, en el sentido también de adelantar las inversiones y estamos trabajando en un acuerdo de ese tipo.

Por favor.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Rogelio Canches, tiene usted la interrupción.

El señor CANCHES GUZMÁN (GPUR).— Gracias señor presidente, y saludando el ministro de Transportes y a la ministra.

Sí, es fabuloso lo que están haciendo por la región Callao, conozco muy bien las ampliaciones, todo el túnel de Gambetta, ya está en un buen avance, pero todos estos trabajos que van a beneficiar para ampliar la segunda pista del aeropuerto, que es muy bueno, pero nos hemos hecho y nos hemos dado con una sorpresa que usted mismo lo sabe, señor ministro. Los pobladores de los asentamientos humanos que ya hemos ido a su despacho, cuando se cierre para cubrir la segunda pista del aeropuerto, lo ponemos en una trampa mortal a más de 30 000 habitantes en esa zona, y es por eso que hemos insistido con el señor ministro cómo van a salir estos señores, que Dios no quiera haya un terremoto, un tsunami, porque se van a encontrar con una pared, su única salida es ingresar al aeropuerto de ellos.

Entonces lo que se está viendo, y todavía no se ha hecho, por eso señor ministro, aprovecho que usted está acá, no se ha hecho los ensayos para poder ver cómo sale esta población en caso de una emergencia, porque la pared que le han puesto es una trampa mortal, no son 200 o 300 personas, son más de 30 000 habitantes que están en toda esta zona.

Yo le pediría al señor ministro, agilizar los ensayos, con usted mismo hemos hablado, aprovechar esto que es muy bueno para el Perú, pero hemos puesto ahí una pared que desprotege a toda esta población de Sarita Colonia, *Aíún*, todos estos temas yo, no sé si usted ya lo tiene avanzado, si el viceministro, pues hemos tenido una reunión hace más de una semana, para ver si ya estas pruebas se iban hacer dentro de 15 días, ya pasaron más de 15 días y todavía no se hecho.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien. Señor ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, Econ. José David Gallardo Ku.— Cuando nos referíamos a la solución integral, efectivamente, aparte del tema de las interferencias, de las garantías que son necesarias, de los temas del acceso, disposición de áreas, adelanto de inversiones, operatividad en la transición para hacer las inversiones, también presidente, a través suyo, decir que estamos incorporando la problemática de la población, problemática que hemos conocido a través del trabajo también de la Representación, en contacto permanente con la población. Entonces, sí se está contemplando ese tema, nos parece que es un elemento que es fundamental, especialmente, porque darle acceso al Callao significa construir un túnel, pero que ese túnel en condiciones de sismo podría ser una trampa mortal, es decir la población nunca podría ser evacuada en esa dirección, sino que se tienen que ver estas rutas.

Pero una vez establecida la ruta, naturalmente lo que tienen que venir pues son los ensayos, es decir, esto es una población que necesita saber bien los pasos que tiene que dar en la emergencia y ayuda mucho la automatización para reaccionar en esto. Y eso es lo que le hemos pedido a las autoridades o a los representantes de las comunidades en esta zona, para que, cuando hagamos los ensayos, lo hagamos pues con toda el apoyo de las autoridades.

Eso es lo que tenía para comentar de las preguntas y observaciones que nos han hecho.

El señor PRESIDENTE.— Congresista, vicepresidenta de esta comisión, Marisol Pérez; luego la congresista Lourdes Alcorta; y luego el congresista Roberto Angulo.

La señora PÉREZ TELLO DE RODRÍGUEZ (PPC-APP).— Sí presidente.

Una pregunta muy puntual al ministro de Transportes. En el supuesto negado de que se fijaran algunos derechos de compensación, al propósito lo señalado por el congresista Angulo, si usted sabe, entiendo que no hay otra región en la que eso se aplique, porque claramente eso se trasladaría al usuario, con lo cual los pasajes se encarecerían, pero quisiera consultarle si hay algún otro país de la región que aplique derechos de compensación. En primer término.

Y segundo, yo sí creo que no sería... bueno, creo que hay otros beneficios que se obtienen, porque la llegada de las rutas abre todo un abanico, o sea Miami se convierte en llegada de ruta y la gente luego termina quedándose dos días o tres, y eso

comienza abrir turismo y un movimiento comercial importante, pero son puntos de vista siempre respetables.

Lo que si quisiera saber es que, cuantitativamente, cuántos representan, si representan para la región, alguna compensación que sea fijado por eso, y si es que eso en la práctica se ha trasladado al costo del pasaje por usuario, si tiene la data o no la tiene..

Me pide la interrupción el congresista Angulo, con su permiso presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien, congresista Roberto Angulo.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— Sí, parece que no me he dejado entender. No estoy en desacuerdo con la llegada de pasajeros, no estoy en desacuerdo con que vengan cien líneas aéreas más, no estamos en desacuerdo con eso, perfecto, que vayamos a Miami, que vayamos a Berlín o que vayamos a China, no hay ningún problema, el problema es que venga una compañía aérea, recoja pasajeros en Perú, no paga impuestos, no actúe de acuerdo a los acuerdos comerciales, valga la redundancia, lleve pasajeros a Estados Unidos y se acabó.

Con respecto al otro, completamente de acuerdo, me parece bien, estamos en desacuerdo en las Quintas Libertades en cuanto a que sean regidas por memorándums y no por acuerdos entre países.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Para que continúe.

La señora PÉREZ TELLO DE RODRÍGUEZ (PPC-APP).— Sí presidente.

Solamente pedir esa especificidad.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Lourdes Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Gracias presidente.

Yo le hice una pregunta al ministro que lo ha reiterado otra congresista, sobre el tema de las matriculas de Lan Perú, que sí lo tienen en Colombia y Argentina, y por qué en el Perú no. El ministro me responde que dice que quiere concentrarse y que si quiere la manda por escrito, no señor.

Quiero aclararle, presidente, la comisión de Relaciones Exteriores es una comisión bien particular, bien especial, no es como cualquier comisión, pero si uno le pide una interrupción, congresista, usted se la tiene que dar, pero no puede escoger que el señor Canches, con todo respeto, no tengo nada contra él, se le da a él y el señor Angulo, no; ¿por qué?, se la da después, se le ha dado después.

Y que los congresistas tenemos el derecho [...?], y el ministro la obligación de responder. El ministro no tiene el derecho de decir contesto después, no. El ministro ha venido, estamos fiscalizando la labor. (8)

Ministro con el que tengo buena relación además, pero el ministro no puede decir, se la mando por escrito. Usted sí le da interrupción a uno u al otro, ¿por qué?, usted está en la

obligación, presidente, facilitar la reunión en la mejor armonía, y si un congresista le pide una interrupción por [...] tiene la opción de dársela, y si el ministro no quiera dársela, usted tiene la obligación de decir al ministro, le pido por favor que concerte la interrupción, pero si estamos pidiendo una interrupción por algo que uno no ha entendido o porque el señor Angulo no está satisfecho con la respuesta, usted está en la obligación de facilitar las cosas, presidente.

Yo le solicito al ministro que nos conteste la pregunta que ha hecho Carmen Omonte y la que he hecho yo, sobre por qué el Perú no tiene la inscripción de las matrículas acá hechas en el Perú, y no quiero que me la mande por escrito, porque no se la voy a recibir, que me conteste acá.

El señor PRESIDENTE.— Señora congresista, conozco claramente cuáles son mis funciones y los derechos de los señores parlamentarios para que puedan solicitar las interrupciones o el pedido del uso de la palabra, y quien está llevando precisamente en armonía esta reunión, lo estamos haciendo en la mejor tónica para que sea también expeditiva. Tal vez haya otras maneras de conducir, cada uno tiene sus criterios y sus maneras de hacerlo.

Congresista Angulo ha pedido interrupción, que se le ha concedido en su momento, y ahora el uso de la palabra. Bueno, que lo diga o que lo manifieste en todo caso la persona, pero desde aquí se le ha dado el uso de la palabra a los congresistas que lo han solicitado, también aparte del pedido de información que tenemos, los invitados tienen el derecho a que puedan terminar su participación y luego que hagan las preguntas y repreguntas los congresistas que así lo deseen.

Congresista Roberto Angulo, usted tiene el uso de la palabra para una intervención.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— Gracias señor presidente.

Primero decirles que ninguno de los dos ministros han contestado las preguntas que les hemos hecho, es increíble que hayamos esperado desde agosto del año pasado para que los señores vengan y para que nos den vaguedades e ideas generales, conceptos generales, y no en algo totalmente específico.

Y aquí tengo un documento del Ministerio de Relaciones Exteriores, dice lo siguiente, "los regímenes de servicios aéreos internacionales que el Estado peruano conviene con otros Estados, se establecen acuerdos aerocomerciales denominados Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA)".

Algo importante, "en el ámbito de la aviación civil internacional, los denominados ASA tienen la naturaleza jurídica de tratado, y regulan no solo la concesión de derechos aerocomerciales, sino otros aspectos relativos a derechos aduaneros, libre competencia, no discriminación, solución de controversias, entre otros"; o sea los ministros nos están diciendo que todas estas propiedades son determinadas simplemente por dos señores funcionarios de tercera o cuarta categoría, o sea ellos deciden, ellos dicen cómo va a manejarse

la libre competencia, cómo va a manejarse los derechos aduaneros.

Hay algo más importante, los ASA se rigen por la Constitución Política, por tratados de los que el Perú es parte, como la Convención de Viena, sobre el derecho de los tratados de 1969 y el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944, conocido como Convenio de Chicago, otras normas de derecho internacional que pueden ser aplicadas al Estado peruano y las demás normas de derecho nacional, tales como la Ley N°26647, Ley que regula actos relativos al perfeccionamiento nacional de los tratados celebrados por el Estado peruano; el Decreto Supremo N°031-2007, que adecúa las normas nacionales sobre el otorgamiento de plenos poderes al derecho internacional contemporáneo y la Resolución Ministerial N°0231, que aprueba la Directiva N°002-DGT/RE-2013, la cual contiene los lineamientos generales sobre la suscripción, perfeccionamiento interno y registro de los tratados.

La capacidad de representación del Estado para la celebración de tratados, está regulada en la Convención de Viena de 1969, en efecto, su artículo 7.° establece que la persona que representa al Estado, deberá contar con plenos poderes, así mismo en virtud de sus funciones y sin tener que presentar plenos poderes, se considera que representan a su Estado los jefes de Estado, jefes de Gobierno y ministro de Relaciones Exteriores, para la ejecución de todos los actos relativos a la celebración de un tratado. Nada de esto se ha logrado hacer con Chile.

Y dice lo siguiente: "en cuyo caso el tratado ha de ser aprobado por el Congreso", el Congreso no intervenido en este tratado o en este memorándum, "antes de su ratificación por el Presidente de la República, de lo contrario puede ser ratificado directamente por el Presidente de la República de conformidad con lo dispuesto en el artículo 57.° de la Constitución, dando cuenta de ello al Congreso de la República", nada de eso se ha hecho; es decir, yo no entiendo qué es lo que pasa con los ministros, piensan que somos disminuidos mentales, alguna cosa, y le pido, señor presidente, que haga usted valer la dignidad de este Congreso, y les diga, les pida a los ministros que respondan en forma precisa acerca de las preguntas para las cuáles ellos están aquí.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Alcorta, ¿tiene algo que decir?

Muy bien, señora canciller, tiene la palabra.

La señora MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, Lic. Ana María Liliana Sánchez Vargas de Ríos.— Congresista, usted ha leído una parte del informe, efectivamente, pero luego nosotros en ese mismo informe hacemos un desarrollo de la diferencia entre el Acuerdo de Servicio Aéreo y las Memorándum de Entendimiento...

El señor PRESIDENTE.— Por favor, hagamos de esta reunión productiva y dejemos intervenir a las personas cuando están en el uso de la palabra.

La señora MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, Lic. Ana María Liliana Sánchez Vargas de Ríos.— Nosotros hemos hecho, como usted ha leído, una consideración respecto a lo que son los tratados, pero a continuación hacemos una consideración respecto a los Memorándum de Entendimiento, que de acuerdo al Convenio de Chicago, se entienden como arreglos, y estos arreglos también tiene validez, congresista.

Yo no quiero hacer perder tiempo a los congresistas, pero acá está, todos creo que tienen acceso al informe de por qué el Ministerio de Transportes —si quiere yo se lo puede leer—.

Se lo voy a leer, congresista, presidente disculpe.

“Entre las competencias y facultades que ejerce la Dirección General de Aeronáutica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en materia aerocomercial, conforme a la citada normativa, no se incluye la de otorgar derechos aerocomerciales a otros países en el marco de un tratado sobre servicios aéreos internacionales”.

Un Memorándum de Entendimiento entre autoridades aeronáuticas se celebra en los siguientes dos escenarios, cuando un ASA es un instrumento internacional, en el marco de este, cuando no hay un ASA es un instrumento preparatorio o acuerdo preliminar que busca establecer un arreglo específico temporal de carácter previo a la celebración de un ASA bilateral, instrumento en el cual se abordará de manera comprensiva los distintos aspectos de la relación aerocomercial con el estado respectivo.

En este segundo escenario, la naturaleza jurídica de un Memorándum de Entendimiento es la de un acuerdo preliminar entre autoridades aeronáuticas concernidas, un instrumento preparatorio para un ASA que rige la relación aerocomercial mientras se alcanza un acuerdo integral, con la finalidad de mantener y/o establecer una vinculación aerocomercial en materia de servicios de transporte internacional.

Congresista, déjeme terminar, entonces no es que se ha actuado de acuerdo a lo que norma permite, lo que permite el Convenio de Chicago, que es una ley, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Relaciones Exteriores determinarán en qué momento estamos en posibilidad de negociar un Acuerdo de Servicios Aéreos integral y comprensivo con Chile.

El señor PRESIDENTE.— Una repregunta del congresista Roberto Angulo.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— ¿Eso significa que también está comprendido un acuerdo, respecto a derechos aduaneros?, ¿a libre competencia, ¿a no discriminación, a solución de controversias?, es decir, dos autoridades aeronáuticas, la Autoridad Aeronáutica de Chile y la Autoridad Aeronáutica de Perú han reemplazado al Presidente de la República, al ministro de Relaciones Exteriores, a la Sunat, al superintendente de la Sunat, ¿ellos deciden con respecto a derechos aduaneros?, ¿ellos tienen esa decisión?, ¿entonces para qué estamos todos?

¿Han reemplazado al Congreso de la República?, nosotros no conocemos el tratado o no conocemos el convenio o el memorándum,

no hemos aprobado ese memorándum. ¿Qué es lo que estamos haciendo, señor presidente?, ¿qué es lo que estamos haciendo, señora ministra?, y ahora sí, dicen que el tema es de rapidez.

El ministro de Transportes dice "hay que hacerlo rápido", ya hace cinco años que se hizo, y no pasa nada.

Habla de una, -y eso está escrito, eso está grabado, menos mal- habla la señora ministra de Relaciones Exteriores, de acuerdos o entendimientos preliminares. ¿Ya hemos hecho nosotros los avances -gracias, señor presidente- con respecto al acuerdo definitivo, después de cinco años?

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.- Antes de que dé contestación a ello la señora ministra de Relaciones Exteriores, congresista Belaunde.

El señor BELAUNDE MOREYRA (SN).- Un poco en concordancia con lo que se decía.

Yo quisiera hacer una pregunta muy concreta. Por lo que entiendo, no existe un tratado aéreo entre el Perú y Chile, pero si existen memorándum de entendimiento que esencialmente son arreglos de aplicación y de ejecución, que están en conformidad con la Convención de Chicago, que es un tratado en el que Perú es parte, etcétera.

Yo le hago la siguiente pregunta a cualquiera de los dos ministros y a sus asesores legales. ¿Existe algún inconveniente jurídico para que la relación aérea entre el Perú y Chile se desenvuelva aérea -esto no tiene que ver nada con cuestiones aduaneras o impositivas- se desenvuelva operativamente en ese nivel?

Yo quisiera saber si existe o no existe, porque si existe, tendríamos que paralizar lo que ocurre hoy día, y si no existe, bueno en algún momento tendría que negociarse..

Me pide una interrupción.

El señor PRESIDENTE.- Bien, concedemos la interrupción a la congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).- Gracias congresista, gracias presidente.

Y eso viene a colación para que me conteste el ministro, ¿por qué no están matriculados los aviones acá en el Perú?

El señor PRESIDENTE.- Muy bien, ministra por favor, tiene usted la palabra, luego el ministro de Transportes.

La señora MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, Lic. Ana María Liliana Sánchez Vargas de Ríos.- Congresista Belaunde Moreyra, no existe ningún... no.

El Perú mantiene instrumentos, y lo han visto en las exposiciones internacionales aerocomerciales con 37 países, y no todos son Acuerdos de Servicios Aéreos, y eso no quiere decir que uno tenga mejor o peor relación con un Estado.

Como usted ha entendido perfectamente, los arreglos son también instrumentos internacionales que rigen esa relación

aerocomercial entre el Perú y Chile, por ejemplo, en otros casos tenemos Acuerdos de Servicios Aéreos, de los cuales ha tomado conocimiento el Congreso al momento del perfeccionamiento interno, y tenemos otros como que se van actualizando.

Lo ideal es que, nosotros a través de un trabajo conjunto con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, logremos hacer un levantamiento de todos los tipos de acuerdos que tenemos, porque inclusive también tenemos, no solo tenemos ASA, sino tenemos ATA y estar en capacidad de todos que lleguen hacer acuerdos debidamente suscritos y perfeccionados en el Congreso de la República.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Belaunde.

El señor BELAUNDE MOREYRA (SN).— Lo que yo quiero hacer es, — disculpe la reiteración o la machaconería—no existe inconveniente jurídico, quizás el doctor *Ruda* podría dar su alcance, porque lo que quiero es, ¿existe o no existe inconveniente jurídico para operar en esa manera?

Soy consciente de los inconvenientes operativos que podría sobrevenir, lo que quiero es que quede salvada o no ese inconveniente jurídico formal.

El señor PRESIDENTE.— Concedemos el uso de la palabra, representante de cancillería, el doctor *Ruda*, para que pueda aclarar sobre este punto.

El señor RUDA.— Con su venia, señor presidente. (9)

En ese sentido, a propósito específico ante de la pregunta del congresista Belaunde Moreyra, por su intermedio, no hay un inconveniente jurídico desde la perspectiva que el Estado peruano es parte del Convenio de Chicago de 1944, que forma parte del derecho nacional y tiene rango de ley, y precisamente contempla en su texto el distingo entre acuerdos aeronáuticos y arreglos aeronáuticos.

La figura de los arreglos aeronáuticos apunta a poder cubrir de manera específica materias de la relación aerocomercial, mientras no exista un acuerdo de servicios aéreos que de manera comprensiva abarque toda la materia.

Lo deseable, si me permite, señor presidente, en la línea de lo que señalaba, tanto la señora Canciller, como el señor ministro de Transportes y Comunicaciones, es que las relaciones aerocomerciales se rijan por acuerdos de servicios aéreos, que abarquen de manera comprensiva todos los aspectos de la relación aerocomercial y sea perfeccionados a través de la vía del artículo 56° de la Constitución.

Sin embargo, mientras eso se produce, en la perspectiva, precisamente, de la significación que tiene el mantenimiento de la relación aerocomercial, el Convenio de Chicago nos abre una vía, que es la de los arreglos aeronáuticos.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— A ver, congresista Roberto Angulo, solicita nuevamente la palabra.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— ¿Estos arreglos, doctor Ruda, regulan también los derechos aduaneros? ¿Regula también la libre competencia? ¿Regula también la no discriminación? ¿Regula también la solución de controversias? ¿Todo eso regula?

Es decir, ¿los derechos aduaneros pueden ser regulados por un arreglo, no por un tratado? ¿Otro país puede participar con su funcionario aeronáutico? Es decir, bueno, yo voy a decidir con respecto a cualquier tipo de controversia en materia de derechos aduaneros.

Es la pregunta, señor Ruda.

El señor PRESIDENTE.— Antes de que le concedamos la palabra al señor Ruda, la congresista Luz Salgado tiene una precisión.

La señora SALGADO RUBIANES (GPPF).— Gracias, señor presidente.

También para que pueda contestar el doctor Ruda, porque me ha quedado un poco confuso quién determina que esto sea solamente un acuerdo, con todas las implicancias que pueda tener ese acuerdo, que es la preocupación que han manifestado los congresistas, quién determina que solamente quede en un arreglo o quién determina que esto tenga que ser un tratado. Porque ahora ya nos queda un poco en duda que algún funcionario puede creer que esto, bueno, como no lo puedo sacar por tratado, los dejo en arreglo o en acuerdo, y ahí es donde se producen problemas.

¿Quién determina eso? ¿Quién es el responsable?

El señor PRESIDENTE.— Doctor Ruda, le concedemos la palabra.

El señor RUDA.— Gracias, señor presidente.

Por su intermedio, en la línea de las inquietudes que han planteado los señores congresistas, los acuerdos en el régimen del Convenio de Chicago y de lo que establece la Constitución Política, y la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, en la que el Estado peruano es parte, son tratados. Y en tanto son tratados, pasan por todo el procedimiento y perfeccionamiento interno que para los tratados contempla el derecho nacional.

En razón a las materias que de manera comprensiva abarca un acuerdo de servicios aéreos, que es un tratado, justamente se utiliza la vía agravada de perfeccionamiento interno, que es la del artículo 56° de la Constitución.

En el caso de los arreglos aeronáuticos a lo que se apunta no es a un desarrollo comprensivo de la materia, sino a poder abordar de manera específica algunas de las cuestiones que se vincula a la relación aerocomercial en la perspectiva, precisamente, de

carácter preparatorio que tienen estos instrumentos, en tanto a lo que se apunta es a que pueda haber un acuerdo de servicios aéreos que de manera integral aborde toda la materia.

Entonces, justamente, porque se trata de un instrumento preliminar no se abarca todos los aspectos que, más bien, sí son materia de un acuerdo de servicios aéreos. A lo que se apunta, más bien, es a la celebración de acuerdos que de manera integral abarquen toda esa materia, que puedan verse reflejados en un acuerdo de servicios aéreos.

Y esto se hace en la perspectiva, precisamente, primero, de la concordancia con la que hay que ver todo el ordenamiento nacional en el sentido que al ser el Convenio de Chicago parte del derecho nacional, el Estado está habilitado para poder realizar uno y otro instrumento, entendiendo que a lo que hay que propender es a los acuerdos de servicios aéreos. Sin embargo, la evaluación en cada una de las circunstancias se inscribe, de un lado la consideración de los aspectos técnicos de la política aerocomercial, pero también lógicamente de la dimensión más amplia de la relación del Estado Peruano con ese otro Estado, y de los aspectos que se vinculan a la relación con ese otro Estado en una circunstancia particular.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Angulo, para la última intervención y pasar a la respuesta del ministro de Transportes, por favor.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— Gracias, presidente.

Entonces, si no alcanza los derechos aduaneros, ¿cómo se está llevando a cabo ahora? ¿Hay alguna regulación al respecto?

El señor PRESIDENTE.— Doctor Ruda, para que pueda ilustrarnos al respecto.

El señor RUDA.— Muy brevemente. Con su venia, señor presidente.

Los aspectos en relación al contenido específico de la perspectiva técnica del arreglo con Chile es una cuestión que por su competencia y su expertise en la materia le compete, más bien, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Lo que yo he explicado desde la perspectiva del derecho internacional es la diferenciación entre lo que es un acuerdo y un arreglo, y cómo el arreglo no abarca todas las materias de un acuerdo de servicios aéreos.

Lo que en ese caso específico abarca el arreglo con Chile, que no cubre todas las materias de la relación aerocomercial, es una cuestión que en términos específicos de competencia técnica compete al sector Transportes y Comunicaciones.

Lo que yo he explicado es que al ser instrumentos de naturaleza diferente no se abordan todas las cuestiones que son propias de un tratado.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— La palabra para el señor ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista José David Gallardo Ku.— Nuevamente en el orden en que han venido las preguntas.

Había un tema de las compensaciones, y lo que habíamos comentado es que la ley del año 2000 lo que hace es cambia la noción de reciprocidad, de algo más, digamos, de la visión más real en el sentido de la relación uno a uno, a una visión más amplia, para tener una reciprocidad de tratamiento.

En ese marco las compensaciones que tenían más sentido cuando uno miraba, digamos, una relación en una dimensión más apretada, se daban, tenían sentido.

Me informan que, en realidad, en Latinoamérica hoy día no tenemos este tipo de esquemas y, por lo tanto, tiene que ver con la mutación del concepto.

Y en el tema también de las matrículas, le voy a pedir al especialista legal, pero también para que nos hable del tema de matrículas y de los derechos, y las políticas asociadas al Memorándum de Entendimiento.

El señor PRESIDENTE.— La palabra para el señor Héctor Arce, disculpe, para que pueda dar esos aportes y precisiones en esos puntos. Es coordinador de Política Aérea del Ministerio de Transportes.

La palabra para usted.

El señor COORDINADOR DE POLÍTICA AÉREA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, don Héctor Arce.— Muchas gracias, señor presidente, señores congresistas. Gracias, señor ministro.

Respondiendo al pedido del señor ministro de Transportes, quisiera informarles puntualmente lo siguiente:

Con respecto a las matrículas de las aeronaves, la Ley de Aeronáutica Civil 27261 del año 2000 establece un derecho a los operadores aéreos de operar con aeronaves, bien sea de matrícula nacional o de matrícula extranjera. En otras palabras, los operadores aéreos nacionales pueden realizar sus actividades, tanto de transporte aéreo nacional, como de transporte aéreo internacional con aeronaves propias o alquiladas.

Las propias sí se internan definitivamente al país cuando son de propiedad del operador y esas tendrán definitivamente una

matrícula peruana, sin embargo también están facultados y con los mismos derechos y obligaciones a realizar sus servicios con aeronaves de matrícula extranjera. Estas aeronaves están sujetas a contratos de arrendamiento y a contratos de compra venta con cláusulas de retención de dominio en favor de personas naturales o jurídicas domiciliadas en el exterior, que, obviamente, por razones de seguridad jurídica del propietario arrendador o del propietario vendedor, cuya cláusula de retención está a su favor, repito, por razones de seguridad jurídica, opta por mantener la matrícula original de su nacionalidad.

Y por esa razón, como quiera que la legislación ha desarrollado de esa forma en el Perú, pueden operar con aeronaves de matrícula nacional o matrícula extranjera.

El señor PRESIDENTE.— Le concedo una interrupción, porque está en la palabra el funcionario, sobre el punto exacto.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Esa es la pregunta que hice y, claro, aviones propios se tienen que matricular. Los aviones que son alquilados no. Eso no está bien, no es propio, no es conveniente, está mal. Eso no está bien, eso no es correcto, porque aquí todos nos liberamos de todo lo que son propiedades y alquilamos, entonces todo lo que es alquiler no tiene la obligación de ser registrado en el país.

¿Por qué Colombia, por qué Ecuador y por qué Argentina sí lo pueden tener y nosotros no? Porque son aviones alquilados. Esa es la respuesta y está mal.

El señor PRESIDENTE.— Por favor, la congresista Omonte también sobre el mismo tema para que haya una respuesta.

Sí. Correcto.

La señora OMONTE DURAND (PP).— Gracias.

Coincido plenamente con la congresista Alcorta. Lo que se debía analizar es la implicancia de que sean aviones alquilados y con matrícula extranjera.

Y eso sí, por favor, el especialista legal nos podría explicar en defensa, en la posibilidad de un conflicto, en la posibilidad de un desastre natural, ¿qué consecuencias tiene que el avión tenga matrícula peruana o matrícula extranjera?

Porque si bien la ley lo permite, aquí lo que vaya en juego es la capacidad del Estado peruano de negociar y exigir otras condiciones al margen de que la ley lo permitiera.

El señor PRESIDENTE.— La congresista Luz Salgado, por favor.

La señora SALGADO RUBIANES (GFPF).— A raíz de todas estas inquietudes, yo lo que quisiera saber si tanto en Transportes, como en Relaciones Exteriores han recibido el encargo de ordenar

todo este tema, específicamente en este caso. ¿Han recibido instrucciones para poder hacer eso?

El señor PRESIDENTE.— Ahora sí, por favor.

Proceda a contestar las preguntas.

El señor.— Gracias, señor presidente.

Respondiendo a la inquietud de la señora congresista Alcorta, quería mencionar que, en primer lugar, nosotros como órgano de la administración pública nuestro deber es actuar de acuerdo al principio de legalidad. Esta opción existe en la ley, nosotros no la hemos creado. La Ley 27261 data del año 2000.

Es más, incluso como antecedente podría señalar que desde la ley tras anterior, es decir desde la Ley 15720, que es una ley que data de los años 50, se establecía que los operadores podían tener aeronaves propias, y basta que tuviera una aeronave propia para que pudiera tener cualquier número de aeronaves alquiladas.

Ahora la posibilidad dentro de tener contratos de arrendamiento, definitivamente es algo imprescindible, porque el costo de las aeronaves, señora congresistas, es tan elevado y cada vez es más caro, porque la sofisticación y la tecnología hacen que cada aeronave se constituya en un capital de trabajo de un valor sumamente alto.

Le cito solamente como ejemplo, una aeronave Airbus 380, a diferencia de una aeronave DC 862, que existían en la década del 60, esas aeronaves DC 862 tenían un costo aproximadamente de 40 millones de dólares. Una aeronave Airbus 380 está aproximadamente en 350 millones de dólares.

Por lo tanto, es materialmente imposible que operadores aéreos de países, como el Perú, puedan tener una acumulación de capital de tal naturaleza, que les permita tener aviones propios. Y por esa razón es que las legislaciones permiten que se utilicen aeronaves arrendadas.

La necesidad de tener matrícula nacional o extranjera es una opción, que tiene el operador, no la dispone la autoridad aeronáutica, no la dispone el gobierno. La opción la tiene el operador aéreo.

Y, en realidad, no solamente Lan Perú, sino Taca Perú, Peruvian Airlines, LC Bus. La mayoría de empresas aéreas peruanas por estas razones de los altos costos y que están en constante renovación las flotas de las aeronaves, son aeronaves arrendadas.

Tal vez resulte un poco incómodo decirlo, yo creo que —y es una opinión muy personal, por supuesto— la legislación actual establece la posibilidad de que se mantenga la matrícula extranjera, porque el Perú ha tenido una historia a través de algunos otros operadores aéreos, (10) no los que están ahora,

por supuesto, de tener sumos problemas en recuperar aeronaves que no son devueltas luego de incumplir con sus obligaciones como arrendatarios, y entonces, aparentemente, esta ha sido una razón de peso para que en la legislación vigente se permita que las aeronaves tengan matrícula extranjera.

Respondiendo ahora la inquietud de la congresista Omonte, hay una disposición en la ley, que establece que todo operador aéreo está sometido no solo operador nacional sino también operadores extranjeros, están en la obligación de poner a disposición en caso de conflicto o de emergencia nacional sus aeronaves para el uso por parte del Estado de las mismas, en caso, repito, de conflicto o de calamidad pública nacional.

Así que eso está completamente salvado, garantizado en la ley. No hay ninguna repercusión de esa naturaleza.

Ahora, con respecto a la incidencia tributaria, realmente veo una incidencia muy pequeña, ¿por qué?, porque existe en el Perú, de acuerdo a la Ley General de Aduanas, y de acuerdo al régimen aduanero en favor de las empresas de aviación, un régimen suspensivo de importación temporal por plazo de cinco años. Y esa importación temporal significa precisamente la suspensión de pagos de derechos que gravan la importación de aeronaves, y al momento de internar la aeronave definitivamente al país, tienen una desgravación, si pasaron los cinco años, tienen una desgravación acumulada de 20% anual.

Por lo tanto, al término del quinto año, el valor arancelario es cero, y la aeronave podría ingresar al país, tener una matrícula peruana, y no han pagado un centavo de impuestos a la importación porque es la legislación que está vigente, no desde ahora, sino desde hace muchos años que se viene renovando sucesivamente.

¿Eso por qué es?, precisamente porque el alto costo de las aeronaves, de acuerdo al esquema tributario, haría realmente imposible de pagar unos impuestos a la importación definitiva de estas aeronaves, por el alto costo que tiene este tipo de bien.

Así es que ese es el marco legal que existe que no lo ha dispuesto este gobierno sino que es un marco legal que existe, ni siquiera desde el año 2000, es una disposición bastante más antigua que la legislación aeronáutica vigente, ¿no?

Y, finalmente, para responder a una inquietud que también se presentó en la mesa, me parece, de parte del señor congresista Angulo. Cuando no existe un acuerdo de servicios aéreos, que es, como bien lo ha señalado el doctor Ruda, un instrumento comprensivo de todos los aspectos concomitantes a la aeronáutica comercial y no estrictamente a la de la operación aérea, en este tipo de acuerdos, efectivamente existen, las disposiciones aduaneras, solución de controversias, disposiciones sobre remesas de excedentes, etcétera, que no son estrictamente aeronáuticos pero que tienen que ver con la actividad aerocomercial en general.

Cuando no existe un acuerdo que regule estos aspectos que no son estrictamente aeronáuticos, señor congresista, no están

regulados, por si acaso, en ningún Memorándum de Entendimiento, porque eso sí sería avasallar e incursionar en aspectos que no son de competencia del sector aeronáutico.

¿Qué es lo que ocurre en esos casos?, es muy simple. Lo que ocurre en esos casos es que se aplican las disposiciones que sobre esos temas específicos están contenidas en el Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944. Existen artículos expresos sobre aspectos aduaneros, sobre solución de controversias, sobre no discriminación, todas esas disposiciones usted las va a poder encontrar y yo se las puedo poner a su disposición en el Convenio de Aviación Civil Internacional.

Y aquello que no esté regulado en el Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, se aplica la legislación interna de cada país. Ese es el esquema jurídico que existe cuando no hay un acuerdo de servicios aéreos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Antes que terminen, por favor al congresista Roberto Angulo, la congresista Alcorta, y bueno, no olvidarnos de la respuesta para la congresista Luz Salgado.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— Gracias, señor presidente.

Entonces, tenemos algún pago cuando en quintas libertades los señores de LAN Chile recogen pasajeros aquí en el Perú y los llevan a Estados Unidos, tenemos algún monto por los 195 000 pasajeros anuales, o 165 000 que están bajando, de acuerdo a lo que dice el señor ministro.

Y segundo aspecto, he sido visitado por los jefes de sindicatos de pilotos de líneas aéreas y peruanos, y me dicen que existe una cantidad enorme de pilotos peruanos que nos son contratados por "las empresas nacionales", y que por lo general contratan pilotos de otros países, ya centroamericanos, ya sea colombianos, ecuatorianos, chilenos, bolivianos, españoles, y ellos se preguntan ¿por qué?, ¿por qué razón?

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Gracias, presidente.

O sea la situación es la siguiente: no están obligados a tener aviones propios, los otros pueden estar exonerados durante cinco años, LAN Chile sí registra los aviones en Ecuador y Argentina, la legislación es del año del pepino, 50; y yo le pregunto al funcionario, asesor del ministro, ¿usted está conforme con la respuesta que me ha dado, le parece bien?

¿El Ejecutivo no tiene iniciativa de saber más de decirnos acá que la legislación del año 50 no ha tenido iniciativa de haber un proyecto, con tantos proyectos que mandan, para regularizarlo?

O sea, ¿LAN no tiene ningún avión propio acá en el Perú, todos son alquilados, y nosotros los exoneramos de todo, esa es la respuesta?

¿Usted está contento, está satisfecho con respuestas que usted ha dado? ¿Le parece bien de un gobierno nacionalista, de amor por el Perú? Con todo respeto, ah.

El señor PRESIDENTE.— La palabra para que pueda expresar la respuesta, e inmediatamente el señor ministro para finalizar.

El señor ARCE.— Señora congresista, yo no estoy haciendo juicio de valor, le estoy informando, respondiendo una pregunta que se ha hecho, y como le repito, la Dirección de Aeronáutica Civil, el Ministerio de Transportes son entidades de la administración pública y les corresponde aplicar la ley.

Si la ley se modifica, actuaremos de acuerdo a las modificaciones que disponga la ley. La ley actual establece estas disposiciones que le he citado y creo que tienen una explicación. Y es más, en el derecho comparado en materia de aeronáutica, existen exactamente disposiciones de tipo similar en todos los demás países de la región y no solo de la región, del mundo entero.

Entonces, en realidad, la aeronaves son bienes de un valor cada vez más alto, como repito, por los avances de la tecnología, yo creo que no sería, si usted me pide mi opinión personal, a partir de este momento se la voy a dar.

En mi opinión personal, es que en realidad ¿la opción distinta, cuál sería? La opción distinta sería gravar con impuestos el internamiento de aeronaves, la nacionalización de aeronaves en el Perú.

Yo estoy no solo en duda, estoy convencido que sería catastrófico para el desarrollo de la aviación comercial una disposición de esa naturaleza, señora congresista, porque la aviación comercial es un medio, no es un fin en sí mismo. Como lo señaló el señor ministro, es una herramienta que coadyuva al desarrollo de la economía en el país, y eso ocurre igualmente en cualquier otra parte del mundo.

Si en un país donde existe tan poca acumulación de capital por parte de los grandes inversionistas en nuestro país, que ha llegado a esta situación de que precisamente las líneas aéreas nacionales del Perú son líneas aéreas que cuentan con mayoritaria inversión de capitales extranjeros, eso se debe a que nuestros propios capitalistas no han encontrado un atractivo en invertir en el negocio de la aviación comercial. Ni el Grupo Romero, a pesar de que tiene hace décadas igualmente una aeronave como ATSA, como Aéro Transportes; o el Grupo Rodríguez Pastor, o cualquier otro grupo económico importante no han encontrado atractivo invertir en aviación.

Y, entonces, eso es lo que yo pienso que ha ocurrido con la legislación nacional. Los legisladores han considerado que es mejor dar las facilidades para que se desarrollen las empresas de aviación comercial, como medios para alcanzar otras metas de desarrollo y no como un fin en sí mismo. Y eso es lo que ha permitido precisamente esta legislación junto con otras disposiciones de la Ley de aeronáutica civil que inviertan extranjeros allá donde los peruanos no han querido invertir, y

han desarrollado la actividad de aviación comercial. Esa es una opinión muy personal, por supuesto.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Señor ministro, tiene usted la palabra.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— Perdone. Solamente una interrupción, por favor, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— La verdad que si es que aplicáramos bien el tema del Reglamento, nos estamos excediendo en el caso de las interrupciones, incluso son de un minuto. Por favor, yo quisiera que dejemos que termine el ministro.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— Solamente para el doctore Arce, por favor.

El señor PRESIDENTE.— Señor, por excepción y final, interrupción por favor.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— Gracias por su amplia generosidad, señor presidente, usted es muy generoso.

El señor PRESIDENTE.— Es de ley.

El señor ANGULO ÁLVAREZ (GPDD).— Qué bien.

Estas aeronaves pagan impuestos en algún lugar, ¿no? Yo veo que usted está muy preocupado acerca del costo de las aeronaves y del negocio de las empresas extranjeras, si es o no buen negocio invertir en una aeronave, pero bueno, al margen de ello, ¿pagan impuestos ellos en otras latitudes? Por ejemplo, si la compañía y el avión es de LAN Chile, ¿paga impuestos de importación en Chile?

El señor PRESIDENTE.— Muy bien. Sucinta la respuesta, por favor.

El señor ARCE.— Solo para terminar.

No conozco el caso de ninguna empresa en particular cómo maneja sus finanzas, señor congresista. Lo que sí le puedo decir, ya que usted ha mencionado el tema de Chile, es que las aeronaves que tiene LAN, en su mayor parte también están arrendadas, y están arrendadas como en muchísimos otros casos en el mundo entero a empresas *leasing*, *leasing companies* que están domiciliadas también en paraísos fiscales, en muchos casos; entonces esos son los negocios internacionales en el medio de los cuales se mueve la aviación, pero no le podría especificar cuál es el caso particular de LAN.

Y solo para terminar, usted me hizo una pregunta, disculpe que me había olvidado responderla sobre la compensación económica.

Como ya ha mencionado el señor ministro, y creo que en alguna intervención también se lo manifesté cuando usted estaba liderando el grupo de trabajo, me hizo usted una pregunta similar. Hasta donde tenemos conocimiento, este mecanismo de pago de compensaciones existió en una época en donde la mayor parte de las líneas aéreas eran propiedad de los estados, y por esa razón fundamentalmente existía un régimen de mucho proteccionismo en favor de la aviación local, porque era un proteccionismo en favor del propio Estado, al final del camino.

Hasta donde tengo conocimiento, en la actualidad no hay ningún país del mundo donde exista el pago de compensaciones por usufructo de derechos de quinta libertad.

El señor PRESIDENTE.— Gracias.

Señor ministro de Transportes, para que culmine su intervención dando respuesta a la congresista Salgado.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista José David Gallardo Ku.— Presidente, por su intermedio. En el tema del Memorándum de Entendimiento, lo que habíamos comentado es que debe ser entendido siempre como una transición hacia tener el acuerdo de servicios aéreos.

En nuestro país podríamos dividir en dos períodos:

El período de acá hacia los años previos, y lo que va a venir.

Sí creemos que en ese tema va a haber un cambio, por qué razón, para pasar del Memorándum de Entendimiento al ASA, lo que habíamos considerado es que entendiéndose que teníamos problemas jerárquicamente mayores (11) como lo referente al acuerdo de La Haya y posteriormente a eventos que generaron algún distanciamiento entre las economías, no fue considerado prudente.

Pero si miramos hacia adelante, creo que naturalmente en la explicación de los instrumentos lo que vamos a tener es un ambiente en el cual sí se puede avanzar más en esa dirección.

Eso sería todo.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señora Ministro.

Le concedo ahora la palabra a la Canciller porque tiene también una respuesta que brindar en torno a una inquietud que aquí se ha planteado con respecto a la señora Cristina Velita.

La señora MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, licenciada Ana María Liliana Sánchez Vargas de Ríos.— Gracias, señor Presidente.

Respecto al pedido de la congresista Alcorta, nosotros hemos dado respuesta a los once pedidos de información, pero muy brevemente le puede decir, a la señora Velita se le dio término a sus funciones en el mes de marzo del año pasado y exactamente el 28 de enero de este año, se le fijó fecha para dejar la embajada, se le fijó el 24 de febrero, pero en consideración a la visita del presidente francés, no podía ella terminar justamente ese día, así que se le extendió hasta el día 29 de febrero, ella no es más...

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Una interrupción rápida, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Le concedemos la interrupción.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Gracias.

La señora Velita cumplió sus funciones como embajadora de confianza y terminó su período, luego fue nuevamente restituida en el cargo, ha estado casi un año, ¿no ha sido así?

El señor PRESIDENTE.— Para que conteste la ministra.

La señora MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, licenciada Ana María Liliana Sánchez Vargas de Ríos.— Los nombramientos se hacen por resolución suprema, se le dice: dar término al nombramiento de la señora Cristina Velita, como embajadora del Perú y el punto tercero de todas las resoluciones, tanto del nombramiento como de término de funciones, se dice que la fecha se fijará por resolución ministerial.

La resolución ministerial con la que se le fija el término para que salga de la embajada es del 28 de enero de este año. En todos los casos de nombramiento, yo cuando nombro a un embajador yo pongo: nombra al señor equis, embajador de tal parte.

La fecha en el funcionario asumirá sus funciones se fijará por resolución ministerial. Está nombrado, pero hasta el momento que él llega y toma la embajada, o sea inicia sus funciones, rige la fecha de la resolución ministerial.

El señor PRESIDENTE.— La última interrupción, congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Yo tengo entendido y todos en este ministerio tenemos entendido que ya había vencido en marzo del año pasado y se le extendió por una visita que iba a hacer el presidente francés, hasta enero de este fecha.

Es lo que tenemos entendido, por eso hemos ido y venido y en Comisión de Fiscalización también se preguntó, y lo otro también aprovechando para no interrumpir más, por qué no se contestó en una nota diplomática a la OEA el señor Almagro de su injerencia en el proceso electoral.

El señor PRESIDENTE.— Ya puede contestar.

La señora MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, licenciada Ana María Liliana Sánchez Vargas de Ríos.— No le he entendido la pregunta, congresista.

El señor PRESIDENTE.— Le consulta sobre el tema...

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Yo le reitero.

El señor PRESIDENTE.— Le damos nuevamente la interrupción, congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— La señora Velita que tenemos entendido, venció su cargo de embajadora en marzo del año pasado y se le extendió, no es que le quitó, es lo que tenemos entendido por las explicaciones que en el momento que usted mismo ha dado en diferentes comisiones que yo he estado presente, y para no interrumpir, perdón, en la primera parte, justamente cuando se le va a nombrar se le extendió, una cosa que no ha sido regular.

Lo segundo, es para no volver a interrumpir, por qué no se hizo una nota diplomática a la OEA y al señor Almagro protestando por su injerencia en el proceso electoral peruano.

El señor PRESIDENTE.— Señora Canciller, puede contestar.

La señora MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, licenciada Ana María Liliana Sánchez Vargas de Ríos.— No se le extendió, el funcionario a cargo de una embajada permanece en las funciones hasta que mediante una resolución ministerial se le fija una fecha de término.

En el caso de la señora Velita, la fecha de término se fijó mediante una resolución ministerial de fecha 28 de enero de 2016, a ella nunca se le extiende nada, ella permaneció en el cargo y no es el único caso.

Primero, que no es irregular, segundo que hay una serie de embajadores que se les da término y permanecen unos meses más. En el caso de ella, efectivamente, porque estábamos en la preparación de la visita del presidente francés.

Y respecto al otro asunto, el día viernes se ha dado respuesta a su pedido, señora congresista. Yo prefiero no tratar ese tema, esta es la respuesta que yo le he cursado y...

El señor PRESIDENTE.— Congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— Señor Presidente, el tema es un tema público, no es un tema de transferencia sino es un término público, entonces es una funcionaria del Estado peruano y es una persona electa y todo el mundo ha presentado y todos los candidatos han protestado por la injerencia del señor Almagro, utilizando su cargo de Secretario de la OEA, usó el Twitter para decir que el proceso no estaba regular porque un candidato apellidado Guzmán, había sido sacado de la contienda electoral, sacado por sus propios errores, tan vergonzoso ha sido el señor, ojalá que el pueblo peruano piense porque al señor lo botan del partido, luego ha renunciado porque ya lo botaron, para formar un nuevo partido.

Y él se habrá quejado con el señor Almagro, con la fotografía lo hemos visto en todos los medios de comunicación y se origina un problema donde el señor Almagro interviene en el Perú, yo creo que merecemos, por dignidad, algún tipo de comentario que no tiene por qué ser reservado, salvo que sea una cosa tan reservada, tan secreta, que yo podría entender y se lo voy a preguntar en forma personal después.

El señor PRESIDENTE.— La señora Luz Salgado, puede hacer uso de la palabra.

La señora SALGADO RUBIANES (GFPF).— Sí, señor Presidente, parece que el documento usted lo tiene en sus manos y usted lo puede leer tranquilamente, nos dice en que sentido ha sido la respuesta de nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores sobre ese tema del señor Almagro, y lo que más bien quedaría para responder de parte de la señora Ministra, si la resolución suprema que condecora, otorga el gran collar de la Orden del Sol, al señor Fidel Castro, ha salido en *El Peruano*, mi pregunta es si ha salido en *El Peruano*, el gobierno está en su potestad de condecorar a todos los que desee, pero tiene que seguir los pasos regulares, porque esto ha salido o no ha salido en *El Peruano*, porque ya la resolución existe, es Resolución Suprema

No. 044, y por qué no se ha publicado, en todo caso, de que no se haya publicado.

Nada más, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Es sobre este punto, congresista Angulo, me parece que la Canciller no tiene ningún problema en poder explicar el tema de la respuesta que se refiere al señor secretario de la Organización de Estados Americanos.

La señora MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, licenciada Ana María Liliana Sánchez Vargas de Ríos.— Señora congresista Alcorta, nosotros consideramos que procederemos a no dar respuesta a un Twitter del Secretario General de la OEA, porque él habla a título personal, así sea el Secretario General de la OEA. O sea, ellos tienen formas de pronunciamientos, hay comunicados oficiales y el gobierno consideró no dar respuesta, por qué, en respeto a la misión de observación electoral que estaba trabajando en Lima y cuyo informe final era de suma importancia para el propio proceso electoral.

El Secretario General se puede pronunciar y como de hecho se ha pronunciado en distintos casos desde que es Secretario General y con pronunciamientos a veces polémicos, pero la decisión del gobierno fue considerar que no se estaba pronunciando como organización.

En ese sentido no se dio respuesta a los comentarios que él hizo en Twitter. Respecto a la consulta de la congresista Salgado, usted tiene la resolución a vista, las resoluciones dicen a veces: regístrese, comuníquese y publíquese, en el caso de las resoluciones de condecoración no se publican, congresista.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Alcorta, puede hacer uso de la palabra.

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— O sea, el señor Almagro, se manifiesta a nivel personal en el Twitter siendo secretario, el representante de la OEA lo contradice y después lo arreglan y acá no pasó nada.

Al señor Fidel Castro, que es un genocida lo premiamos y lo condecoramos, que vergüenza, yo entiendo el cargo suyo pero no puedo dejar de manifestar un sentimiento también yo. Con todo respeto a todos los presentes, pero que vergüenza.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Salgado.

La señora SALGADO RUBIANES (GPEP).— Solamente termino, ninguna resolución de condecoración se publica, cosa que no me queda muy en claro, están en la potestad, pero también esta resolución la hemos obtenido de una forma en la que hemos tenido que hacer un trabajo de investigación.

Yo creo que las resoluciones tienen que estar siquiera en el portal, y no estuvieron en el portal, señora Ministra, se trató de ocultar, porque de esto se venía especulando en los medios de comunicación y cuando nosotros hemos tratado de averiguar, yo me acuerdo haber preguntado aquí a los asesores de la Comisión de Relaciones Exteriores en determinada oportunidad y no sabían nada.

Los que vienen aquí en nombre del ministerio no sabían nada, iban a averiguar, y esto lo hemos conseguido por otros medios. Pero, por otro lado, con referencia a la explicación que usted nos da del señor Almagro, es muy relativo, por qué, yo me imagino que si el Secretario General de Naciones Unidas hiciera un Twitter agravante a nuestro país, nos vamos a quedar callados porque es un Twitter.

No, son representantes de instituciones que no pueden desvincularse de su gorro, de su investidura, casualmente eso lo dicen porque si fuera un fulano de tal no interesa, pero es el Secretario General de la OEA, es el Secretario General de Naciones Unidas quien está diciendo algo sobre nuestro país y nosotros nos vamos a quedar callados, a no es un Twitter. me parece una respuesta un poco feliz.

Disculpe usted, señora Ministra, pero nosotros como país, como representantes de nuestros ciudadanos, si nosotros mismos, como dice la congresista Cuculiza, no nos hacemos respetar, quién nos va a hacer respetar. Si las autoridades del país no se hacen respetar quién va a hacernos respetar.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Llatas, que no ha hablado nada.

El señor LLATAS ALTAMIRANO (NGP).— Muchas gracias, señor Presidente.

Yo quiero intervenir, efectivamente, no he querido, pero yo creo que también estamos opinando de manera extrema, cuál es el delito, por qué no reconocer a Fidel Castro, no lo digo, señor Presidente...

La señora ALCORTA SUERO (GPCP).— A Maduro también, entonces.

El señor LLATAS ALTAMIRANO (NGP).— Ahora, lo que ha dicho el señor Almagro, acaso no es verdad, no ha habido irregularidades en este proceso electoral...

La señora SALGADO RUBIANES (GPPF).— Señor Presidente, yo protesto con lo que está diciendo porque estamos en pleno proceso electoral todavía...

El señor PRESIDENTE.— Yo pido, por favor, que no terminemos la reunión de esta manera, fijemos la posición.

El señor LLATAS ALTAMIRANO (NGP).— Yo estoy de acuerdo, creo que las ideas se respetan por más divergentes que sean.

Señor Presidente, como explican que la ONPE dice que le aplicaron una sanción al fujimorismo de 100 UIT, por qué. Yo solamente eso traigo para que no se extremen las cosas, yo no estoy extremando, simplemente quiero ser objetivo ante un hecho que se quiere llegar a los extremos, a cuántos han decorado si yo hago recordar, yo quiero entrar en ese detalle pero creo que hay que ser sensatos y no puedes levantar lo que se me ocurre, por ello yo intervengo porque estoy incómodo, porque estamos tratando un tema importante y amerita una aclaración.

Solamente eso, señor Presidente, y le agradezco mucho.

El señor PRESIDENTE.— Señor, tiene un minuto, por favor, usted ha hecho uso de la palabra democráticamente bastante tiempo.

El señor .— Se lo agradezco, señor Presidente, lo que quiero simplemente es decir que los señores ministros no han respondido en forma expofesa lo que nosotros hemos preguntado, y noto además que tratan de evadir la respuesta mediante generalidades, mediante respuestas nebulosas y no existe realmente una resolución que nos lleve a defender los cielos aéreos peruanos.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, siendo la 1 de la tarde con 55 minutos, le damos las gracias a los ministros de Relaciones Exteriores y Transportes, por su presencia en esta comisión y al no tener el *quorum* reglamentario, damos por finalizada esta sesión.

Muchas gracias.

—A las 13:55 h, se levanta la sesión por falta de *quorum*.