

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2023**

**COMISIÓN DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y ORGANISMOS REGULADORES DE
LOS SERVICIOS PÚBLICOS
(Matinal)
(DOCUMENTO DE TRABAJO)**

**LUNES, 04 DE MARZO DE 2024
PRESIDENCIA DEL SEÑOR WILSON SOTO PALACIOS**

*-A las 11:15 h, se inicia la sesión.
(Grabación empezada).*

La SECRETARIA TÉCNICA.— ...congresista Waldemar Cerrón Rojas.

El señor CERRÓN ROJAS (PL).— Buenos días, Cerrón Rojas, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Cerrón Rojas, presente.

Congresista José Alberto Arriola Tueros.

El señor ARRIOLA TUEROS (NA).— Buenos días, Arriola, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Arriola Tueros, presente.

Congresista Lady Camones Soriano (); congresista Sigrid Bazán Narro (); congresista Susel Paredes Piqué.

La señora PAREDES PIQUÉ (CD-JPP).— Paredes Piqué, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Paredes Piqué, presente.

Congresista Paul Gutiérrez Ticona (); congresista Milagros Jáuregui Martínez de Aguayo.

Se deja constancia, que los congresistas Jáuregui Martínez de Aguayo, Camones Soriano y Silvio Gutiérrez Ticona, se encuentran presentes a través del chat.

Congresista José Luna Gálvez.

El señor LUNA GÁLVEZ (PP).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Luna Gálvez, presente.

Congresista Luis Gustavo Cordero Jon Tay ()

Se deja constancia, que la congresista Barbarán Reyes, se encuentra presente en el chat.

El señor GONZA CASTILLO (PL).— Por favor, considerar mi asistencia, congresista Gonza.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Gonza Castillo, presente.

Señor presidente, han consignado su asistencia 11 señores congresistas. Existe el *quorum* de reglamento.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias...

Siendo las 11:18 h, del día lunes, 4 de marzo de 2024, contando con el *quorum* de reglamento, se da inicio a la décima primera sesión Ordinaria, de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos.

Y así colegas, damos inicio a las sesiones de esta segunda legislatura ordinaria.

Pasamos a Actas.

Se remitieron las actas, de fechas 4 de diciembre de 2023, y del 5 de febrero del 2024.

Consulto, si habría alguna observación a las mismas.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Señor presidente, se deja constancia, que las congresistas Obando Morgan y la congresista Sigrid Bazán Narro han manifestado su asistencia a través del chat de la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Consideramos, la asistencia.

No habiendo ninguna observación, dejamos constancia de la aprobación de las dos actas señaladas, por unanimidad.

Señores congresistas, debo dar cuenta que durante el receso parlamentario, conforme el plan de trabajo, aprobado, realizamos las audiencias públicas en la ciudad de Pucallpa, Amazonas, Iquitos, Piura, y Tumbes,

Sobre servicios públicos básicos, agradezco el apoyo de los señores congresistas, miembros de esta comisión que nos acompañaron a recorrer el norte peruano y la Amazonia, recogiendo el sentir de los consumidores y usuarios, hemos evidenciados muchas carencias y muy poca información que oriente a los usuarios; sin embargo, somos optimistas y por ello, regresamos con todo el compromiso necesario, por hacer cosas positivas por nuestra población y en forma especial por los consumidores y usuarios peruanos.

También, quiero dar cuenta que por el Día Mundial de los Derechos del Consumidor, que como todos ustedes saben, se celebra a nivel mundial, cada 15 de marzo, hemos planificado llevar a cabo una feria, en la Plaza Bolívar, así que desde ya, les pedimos su activa participación. Han confirmado su participación más de 30 instituciones públicas y privadas, para brindar orientación a los usuarios y consumidores, sobre los derechos que les asisten, será un momento ameno y difundiremos los derechos que asisten a los consumidores.

Además, de información necesaria, para tomar mejores decisiones de consumo, están todos invitados.

Pasamos a la sección e Informes.

Informes

El señor PRESIDENTE.— Estimados colegas, como es de conocimiento el día de hoy, se han suspendido las operaciones del Corredor

Morado, medida que adoptó las concesionaria, tras denunciar la falta de pago de una deuda de trescientos millones de soles, por parte del Estado peruano.

Nosotros, como comisión solicitamos al Ministerio de Transporte y Ministerio de Economía y Finanzas, para que nos informe de las acciones realizadas, así como remitir todo lo concerniente al acuerdo contractual o acuerdos vigentes con los representantes del Corredor Morado, y el sustento técnico que permita la operatividad y continuidad del servicio, de acuerdo a sus competencias, que a la fecha no ha habido respuesta.

Sin embargo, nos damos con la sorpresa en un comunicado de MTC, que señala, aquí quiero señalar textualmente, que de acuerdo a la Ley de promoción de inversión privada, no existe un marco legal ni contractual, que permita a la ATO, otorgar mediante trato directo, el pago de indemnizaciones que involucren recursos públicos, que no son de libre disponibilidad.

El ministro de Transportes, nunca declaró lo que pasaba, nunca se iba a resolver el pago que se reclama, qué tipo de gestión están haciendo en el ministerio, podemos seguir con estos funcionarios. Por otro lado, el ministro de Transportes y Comunicaciones Raúl Pérez Reyes, señaló que el presidente de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, ATO, José Aguilar Reátegui, tras una denuncia periodística, presentó su renuncia y hasta la fecha, no se hace efectivo, por el contrario el ministro declaró lo siguiente: creemos que es mejor que este proceso de la investigación, se dé no estando él dentro de la institución, para que se pueda hacer los descargos que correspondan.

No es posible, que no se le reemplace y continúe con funcionarios cuestionados, que el ministro sea cómplice de las acciones, que no se resuelven nada en el transporte público, estamos retrocediendo a la modernización.

Desde la comisión, exigimos que se solucione y gestione las soluciones inmediatas en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que vive en una burbuja y no sabe los problemas que enfrenta nuestra sociedad, en estos días los usuarios de transporte público verán incrementado su presupuesto económico, afectando el ingreso familiar, desde la comisión trabajaremos siempre velando por los intereses de los millones de los usuarios.

Pasamos a la sección de Pedidos.

Pedidos

El señor PRESIDENTE.— Se ofrece la palabra a los señores congresista, que deseen formular algún pedido.

La señora PAREDES PIQUÉ (CD-JPP).— Señor presidente.

Tenemos un problema muy grave, respecto de las cadenas de farmacias y boticas, y el pronunciamiento de Indecopi, la

resolución de Indecopi, que declara como barrera burocrática, no dejar a estas empresas tener consultorios y vender comestibles.

El Colegio de Farmacéuticos, de Químicos Farmacéuticos del Perú, ha emitido un pronunciamiento gravemente preocupados, porque las farmacias son instituciones donde la gente va para comprar remedios; pero también tiene la presencia del químico o la química farmacéutica, que orienta a los usuarios que van a comprar.

Ahora, si ponen ahí, que van a vender otras cosas comestibles, lo que sea. Lo que denuncia la decana del Colegio Farmacéutico, es que inclusive, si venden algún tipo de comestible podría haber hasta contaminación cruzada.

La segunda, la propia Decana del Colegio de Químicos Farmacéuticos dice, pues, que las farmacias prestan un servicio de salud, no son mercados, sino que son lugares donde la gente va, inclusive, la farmacéutica te puede orientar y evitar que cometas errores.

Yo me pregunto, si yo tengo una farmacia Suselfarma y yo pongo en mi consultorio y sabemos que existen medicamentos genéricos, medicamentos innovadores, que son los que descubren un medicamento por ejemplo el Viagra.

Entonces, entre el medicamento original y el genérico hay copias y hay farmacias de estas de cadenas, que tienen sus laboratorios y tienen sus copias propias.

Qué va a recetar el médico de Suselfarma, Suselviagra, pues, porque va a recetar el medicamento de su cadena.

Entonces, yo, señor presidente, estoy muy preocupada por este tema, de que las farmacias ahora se conviertan en supermercados; entonces, yo pido que como este es un tema de derechos de los usuarios y consumidores y el Colegio Farmacéutico, ha sacado este comunicado. Yo pido que se invite a la señora decana del Colegio de Químicos Farmacéuticos, para que analice, y ella, nos exponga los motivos por los cuales se oponen, a esta resolución que declara como barreras burocráticas.

Si vamos a tener un consultorio médico, en una farmacias, ese consultorio médico, yo me pregunto dónde lo van a poner, porque el consultorio médico debe tener su camilla, debe tener su espacio de confidencialidad, porque nadie debe escuchar lo que tú el dices al médico.

Al margen del interés que el médico, de esa cadena tenga en indicar que usen los medicamentos, las copias de esas farmacias.

Entonces, esa mi solicitud, mi pedido, señor presidente, en beneficio de los miles y millones de peruanos, que el primer sitio donde van a ver su problema es a la farmacia, porque no tienen plata ni para ir al doctor o el Centro de Salud está lleno de gente, dónde va si se siente mal; va la farmacia y le dice mira tengo este malestar, qué podría tomar.

Entonces, las farmacias son muy importantes, señor presidente, por eso solicito la presencia de la decana del Colegio Químico Farmacéutico del Perú, a esta comisión.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, colega congresista Paredes.

Nos solicita también el congresista José Luna, por favor.

Tiene la palabra.

El señor LUNA GÁLVEZ (PP).— Muchas gracias, presidente.

Con respecto, al tema que dice la congresista Susel.

Es muy cierto lo que dice, miren, de esa cadena tienen más de doce mil farmacias, fuera de todo lo demás que tienen, tiene esa cadena, tiene laboratorios, tiene seguros, tiene clínicas, tiene farmacias. Es un monopolio de la salud.

Lo que pretende, es colocar ahora, al tener al médico en el bolsillo y que el médico recete solo de su laboratorio y solo lo que venden ellos. Esto, señor no es gratis, esto los amigos de Indecopi, algo tienen que haber recibido creo yo, para efecto de hacer esta brutalidad, por qué, Porque con eso, direccionaron toda la venta de su cadena, de su laboratorio.

Señor, esto no se puede permitir, inmediatamente tenemos que intervenir, porque hace mucho tiempo ya vienen denuncias contra estos señores de Indecopi, porque es una puerta giratoria, porque ellos responden a estudios, a otros intereses, señor, esto es clarísimo.

Yo que he seguido la lucha contra el monopolio y oligopolio, esto es definitivamente, es la cereza que corona toda la línea, toda la línea, solo le falta tener cementerios y se acabó toda la línea.

Eso es lo que está pasando, señor y la Comisión de Defensa del Consumidor, nació para luchar contra los monopolios y los oligopolios, señor.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista José Luna por su participación.

Hemos tomado nota, de la misma forma también su participación de la congresista Paredes, vamos nosotros a officiar, vamos buscar un espacio para que venga también a exponernos; pero, también quisiera decirles dentro de más luego, nos acompaña la presidenta del Consejo Directivo de Indecopi, va a estar la señora Karin Cáceres.

Entonces, sería importante que también ustedes, frente a ella que va a estar con nosotros, que hagan las preguntas pertinentes, yo creo que siempre esta comisión, como dijo el congresista José Luna, efectivamente, se ha creado para defender a los usuarios, para defender a los consumidores. (2) Eso va a ser siempre nuestra línea de trabajo, nuestra línea política.

Yo creo que aquí tenemos que estar al servicio de los 34 millones de usuarios.

Entonces, yo creo que, en ese sentido, siempre la presidencia estará al servicio de todos nuestros consumidores peruanos.

También yo quisiera voy a hacer un pedido, quiero realizar, en este caso, para que los Proyectos de Ley 3032/2023-CR y el Proyecto de Ley 6230/2023-CR y el Proyecto de Ley 6761/2023-CR, que es el de tres bancadas en este caso, de Perú Libre, de acción Popular y Podemos Perú, cuyo objeto en común, es autorizar el retiro de cuatro UIT de los fondos de pensiones, sean solicitados ante el consejo directivo, para ser dictaminados por nuestra comisión.

Esto tres proyectos de ley deberían ser dictaminados por la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos, Codeco, ya que hay que tener presente que, en el año 2011, la Comisión de Defensa del Consumidor, dictaminó la reforma de las AFP, y en el año 2320, esta misma comisión logró autorizar el primer desembolso de cuatro UIT, lo que representó un importante alivio económico en medio de la pandemia de COVID 19.

Hay un alto interés por parte de los usuarios de las empresas de AFP; en el retiro de sus fondos, este debate refleja un momento crucial para aliviar las economías de las familias.

Ofreciendo la posibilidad de adaptar el sistema a las necesidades actuales de los afiliados.

Aunado a la perspectiva de incentivar el uso responsable de los fondos retirados en actividades productivas o necesidades imperantes como la salud.

Ante ello, a través de esta presidencia, quisiera poner a consideración y voto, la aprobación, para que se solicite al consejo directivo, para que decrete como segunda comisión dictaminadora, respecto a los Proyectos de Ley 3032, los Proyectos 6230 y los Proyectos de Ley 5761.

Se abre el debate. Si algún congresista quiere intervenir.

Tiene la palabra el congresista José Luna.

El señor LUNA GÁLVEZ (PP).— Presidente, yo estoy totalmente de acuerdo con usted, porque históricamente esos tipos de proyectos, se trata de privados, entre privados, se trató y se trabajó en la Comisión de Defensa del Consumidor siempre, y es por eso que se consultaba a todas las organizaciones que tengan que ver con los consumidores, y todos los trabajadores se escuchaba a todos ellos con respecto a su pedido.

Por lo tanto, yo pido que el proyecto que he presentado en la comisión, que suponía que lo iban a derivar a Defensa del Consumidor, sea derivado a Defensa y lo apoyo en todo sentido, presidente.

El señor PRESIDENTE.- Muchas gracias, congresista Luna.

Efectivamente como he señalado, el 2011 también la Comisión de Defensa del Consumidor, pues es el que ha dictaminado el tema de la reforma de las AFP, y es más, en el año 2020, en la plena pandemia, también la Comisión de Defensa del Consumidor, como segunda comisión, se aprobó el texto de la Comisión de Defensa del Consumidor, aquí en el Pleno del Congreso.

Yo creo que hay antecedentes, solamente solicitarle, en este caso, como hay procedimientos, voy a pedir a la secretaria técnica, que proceda a la votación nominal, para que los señores parlamentarios, miembros de esta comisión, que podemos aprobarlo.

LA SECRETARIA TÉCNICA pasa lista:

Si, señor presidenta.

Se saca a votación el pedido, para que los Proyectos de Ley 6330/2023-CR, 6032/2023-CR; y 5761/2023-CR, sean solicitados al Consejo Directivo para ser dictaminados por la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos.

El sentido de su voto, congresista Wilson Soto Palacios.

El señor SOTO PALACIOS (AP).- A favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.- Soto Palacios, a favor.

Congresista Rosangella Barbarán Reyes (); congresista Adriana Tudela Gutiérrez.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).- Abstención.

LA SECRETARIA TÉCNICA.- Tudela Gutiérrez, abstención.

Congresista César Revilla Villanueva ().

Se deja constancia que la congresista Barbarán, manifiesta su voto, en contra, a las 11 y 33, en el chat de la sesión.

El congresista Revilla Villanueva, a las 11 y 36, manifiesta su voto, en contra.

Congresista Jorge Morante Figari.

El señor MORANTE FIGARI (FP).- En contra.

LA SECRETARIA TÉCNICA.- Morante Figari, en contra.

Congresista Auristela Obando Morgan ().

En el chat de la sesión, a las 11 y 37, la congresista Obando Morgan, manifiesta su voto en contra.

Congresista Américo Gonza Castillo (); congresista Waldemar Cerrón Rojas.

El señor CERRÓN ROJAS (PL).- Cerrón Rojas, a favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.- Cerrón Rojas, a favor.

Congresista José Arriola Tueros (); congresista Lady Camones Soriano (); congresista Sigrid Bazán Narro (),

Se deja constancia que, en el chat de la sesión, la congresista Bazán Narro, consigna su voto, a favor.

Congresista Susel Paredes Piqué.

La señora PAREDES PIQUÉ (CD-JPP).— Paredes Piqué a favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Paredes Piqué, a favor.

Congresista Gutiérrez Ticona.

Gutiérrez Ticona, a favor, consignado en el chat a las 11 y 38.

Congresista Milagros Jauregui Martínez de Aguayo (); congresista José Luna Gálvez.

El señor LUNA GÁLVEZ (PP).— A favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Luna Gálvez, a favor.

Ultimo llamado para los congresistas.

Américo Gonza Castillo.

El señor GONZA CASTILLO (PL).— Gonza, a favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Gonza Castillo, a favor.

Congresista José Arriola Tueros.

El señor ARRIOLA TUEROS (NA).— Arriola, a favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Arriola Tueros, a favor.

Congresista Lady Camones Soriano.

A las 11 y 39, en el chat de la sesión, la congresista Lady Camones, consigna su voto, a favor.

La congresista Milagros Jauregui Martínez de Aguayo, consigna, en abstención.

Señor presidente, han votado nueve señores congresistas a favor, cuatro votos en contra y dos abstenciones.

Nueve a favor, dos abstenciones y cuatro en contra, el pedido ha sido aprobado por mayoría.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, colegas congresistas.

Yo creo que son importantes decisión que hemos tomado en esta comisión, y nosotros dentro de la Comisión de Defensa del Consumidor, vamos a dictaminarlo con mucha responsabilidad; y, sobre todo, un trabajo técnico, así lo vamos a hacer.

Y agradecerles por ese apoyo, señores parlamentarios, yo creo que la población también nos espera, la población nos pide.

Igual, yo he estado en varios sitios, y muchas personas se han acercado, que estos proyectos de ley que se debate en la Comisión de Defensa del Consumidor, como reitero, hay antecedente, no

solamente no es por primera vez que estamos tomando esta decisión.

El 2020, en plena pandemia, se aprobó el dictamen de la Comisión de Defensa del Consumidor, seguramente también estoy seguro que vamos a llegar a consensos; y, bueno, esperemos aprobar también en esta comisión.

Muchas gracias.

Vamos a pasar al segundo punto.

En esta parte, vamos a pasarlo al segundo punto, ha pedido de la congresista Adriana Tudela, donde que hemos predictaminado, el Proyecto de Ley recaído en el Proyecto de Ley 6453/2023-CR, y con texto sustitutorio propone la ley que regula el otorgamiento de dietas, y la realización de sesiones de los diferentes órganos resolutivos del Indecopi.

Colegas congresistas, paso a sustentar el predictamen

La presente propuesta legislativa, propuesta por la congresista Adriana Tudela, tiene por objeto regular el otorgamiento de dietas y la realización de sesiones de los diferentes órganos resolutivos del Indecopi.

El Decreto Supremo 321-2022-Economía y Finanzas, aprobó los montos por concepto de dietas para los Vocales del Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual y para los Comisionados que desempeñan su función a tiempo parcial del Indecopi.

De esta forma, redujo de 10 a 4 la cantidad de dietas al mes, que se podría recibir para los órganos resolutivos.

Esta limitación a cuatro sesiones al mes de las distintas salas del Tribunal y las comisiones, ha generado una reducción de capacidad resolutive en las diferentes áreas del organismo técnico, presentándose los siguientes inconvenientes.

Disminución de la producción resolutive, que trae como consecuencia el embalse y acumulación de causas por revisar y atender, lo cual, además, pone en riesgo también la calidad de la evaluación, revisión y pronunciamiento que esta entidad emite.

El incremento en un 37% el número de solicitudes resueltas fuera de plazo, ha aumentado en un 46% las solicitudes por resolver que encuentran fuera de plazo.

Infracciones impuestas que se encuentran en un plazo menor de dos años, 367 infracciones; y que se suman un valor capital de más de 10 millones de soles, la cual se debería cumplir con la ejecución de sesiones necesarias, a fin de evitar el plazo de prescripción de los mismos.

La comisión de signos distintivos, reportó una pérdida de velocidad resolutive e incumplimiento de plazos legales, sobre

los expedientes resueltos en el presente año, y a la fecha, todos los expedientes son resueltos en un plazo mayor a plazo legal 180 días hábiles.

El proyecto de ley considera que esta situación representa una traba, que reduce no solo la producción de expedientes, sino que puede llegar a afectar la calidad de los pronunciamientos y resoluciones, si estos órganos resolutivos emiten en salvaguarda de los derechos y en cumplimiento de las obligaciones de la población.

La reducción de la capacidad resolutive del Indecopi ha ocasionado un problema público, en perjuicio de los consumidores y la sociedad en general.

Luego del estudio en la comisión, se considera que la dieta, es una retribución económica otorgada al Vocal del Tribunal de la Defensa y la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual y al Comisionado que desempeñan su función a tiempo parcial, por su asistencia efectiva a cada una de las sesiones convocadas por los diferentes órganos resolutivos del Indecopi, teniendo como número máximo, diez dietas al mes aun cuando el número de sesiones exceda dicha cifra.

Razón por la cual, en el texto sustitutorio que se propone, se deja en claro, que el otorgamiento de la dieta se realizará solo si se asiste al total de sesiones convocadas. **(3)**

Por otro lado, es necesario fijar el tope de dietas que el Indecopi puede otorgar al margen del número de sesiones a las que el vocal o comisionado deban asistir. Por eso se incluye en la determinación de sesiones el número máximo de dietas, que la cantidad máxima de sesiones de los diferentes órganos resolutivos es determinada por el Indecopi, de conformidad con la naturaleza, la competencia y la carga de dichos órganos.

He culminado con la sustentación del predictamen y lo someto al debate.

Los señores congresistas que quieren intervenir pueden solicitarlo.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Presidente, la palabra.

El señor PRESIDENTE.— Nos pide la palabra la congresista Adriana Tudela.

Tiene la palabra, colega.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Muchas gracias, Presidente, por priorizar este punto dentro de la agenda y por dictaminar un proyecto que es relevante para el fortalecimiento del Indecopi y, en consecuencia, para la recuperación económica del país y la defensa de la libre y leal competencia...

El señor PRESIDENTE.— Colega congresista, tenemos problema con el audio, no le escuchamos. Vamos, en un ratito vamos a solucionarlo, por favor.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Okey.

El señor PRESIDENTE.— Adelante, congresista.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Muchas gracias, Presidente.

¿Se me escucha bien? ¿Se me escucha?

El señor PRESIDENTE.— Sí, ahora sí le escuchamos.

Adelante.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Muchas gracias.

Creo que este predictamen es fundamental para fortalecer al Indecopi y también para fortalecer la defensa de la libre y leal competencia en beneficio de los agentes económicos y de los consumidores.

Este proyecto tiene por objeto enmendar lo que ha sido un error del MEF, del Poder Ejecutivo a la hora de limitar las dietas de los comisionados y vocales del Indecopi y, en consecuencia, [...?].

El señor PRESIDENTE.— Colega congresista, no le escuchamos.

No, no le escuchamos.

¿Puedes habilitar su audio?

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Presidente, ¿me escucha?

El señor PRESIDENTE.— Ahora sí, ahora sí.

Adelante, colega.

El señor .— Hay momentos que sí, hay momentos que no, disculpe, colega.

Señor Presidente, habría que ver la falla técnica.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Presidente, ¿se me escucha ahora?

El señor PRESIDENTE.— Sí le escuchamos.

Tiene la participación, congresista Tudela, ahora sí.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Yo no los escucho a ustedes ahora.

Ya, bueno, entiendo que sí se me escucha, así que voy a continuar con mi intervención.

Lo que es importante entender es que los órganos resolutivos del Indecopi atienden todo tipo de solicitudes de los consumidores, pueden otorgar medidas cautelares, pueden solicitar que se realicen audiencias, pueden concluir procedimientos y, en general, ejecutar todos aquellos actos que conduzcan a salvaguardar los intereses de los sujetos afectados.

Por cada sesión los comisionados o vocales reciben una dieta por las funciones realizadas y antes de la restricción impuesta, Indecopi determinaba y aprobaba la cantidad de sesiones y dietas

que se podían realizar al mes, según la carga y la materia correspondiente.

Y de acuerdo a información proporcionada por el Indecopi, existían hasta 12 órganos resolutivos que sesionaban más de cuatro veces al mes debido a la carga procesal que tenían y la urgencia de estos casos ¿no?, y esto cambió con el límite máximo de cuatro dietas por mes, que impuso el MEF, dado que se generó un cuello de botella en la institución y los afectados finales fueron los consumidores y los usuarios.

Conforme a más de un informe que ha realizado el Indecopi, solo hasta el primer semestre de 2023, el 46% de las solicitudes por resolver se encuentran fuera de plazo.

Y en el caso de la Comisión de Protección al Consumidor, se reportó 84 expedientes vencidos en dicho período. Esta demora en la atención de las solicitudes y los procedimientos seguidos ante el Indecopi es causada por esta limitación de cuatro dietas al mes máximo, porque finalmente resulta insuficiente para poder atender la creciente carga procesal de las distintas áreas del Indecopi.

ES así que esta iniciativa lo que va a hacer es permitir al Indecopi poder administrar, poder determinar y aprobar la cantidad de dietas de sesiones al mes que necesite de acuerdo a su naturaleza, competencia y a la carga procesal que exista en cada órgano resolutivo. Entonces, no todas las áreas van a necesitar la misma cantidad de dietas o sesiones al mes.

Es necesario precisar que esta propuesta no requiere de presupuesto adicional por parte del MEF, porque el pago de dietas se sujeta al cargo de presupuesto institucional del Indecopi.

Y, por último, creo que es oportuno señalar que la fórmula a consignar en el predictamen es el resultado del consenso de la comisión y el Indecopi, y por eso invito a mis colegas congresistas a respaldar esta iniciativa con un voto a favor de agilizar la atención de las solicitudes en beneficio de los consumidores.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresistas Tudela por su participación.

¿Algún otro parlamentario que desea hacer el uso de la palabra?
Nos pide la palabra el congresista Paredes.

La señora PAREDES PIQUÉ (CD-JPP).— Muchas gracias, señor Presidente.

Entiendo la buena voluntad del proyecto de la congresista Tudela, porque, efectivamente, existen miles y miles de reclamos que se presentan diariamente ante Indecopi de todo tipo, porque los servicios públicos y los servicios privados también que tienen

usuarios tienen cantidades de abuso, irregularidades, etcétera, en todas las actividades económicas que tenemos.

Pero aquí creo que el tema está de fondo. ¿Por qué el tema de las dietas? Estos, como muy bien ha señalado la congresista Tudela, son órganos resolutivos, pueden otorgar medidas cautelares, toman decisiones, son como jueces. Entonces, yo me pregunto: ¿por qué tienen que ser profesionales que puedan trabajar tomando decisiones sobre los destinos de los usuarios y trabajar en el sector privado? Por eso es que no les alcanza.

Imagínense que un juez llevara casos y le pagaran por cada caso, eso sería impensable porque la carga procesal es gigantesca y aquí yo creo que Indecopi ya tiene que dar un paso adelante y tener funcionarios públicos de carrera que a dedicación exclusiva todo el día vea los expedientes, porque también, como les decía en el ejemplo anterior, si un juez además ejerce la actividad privada puede tener influencias de los clientes que lleva, o de los clientes que no siendo de ellos lleva el estudio de abogados para el que trabaja.

Entonces, yo creo que Indecopi ya tiene que cambiar su modalidad de trabajo, su estructura haciendo que estos funcionarios sean a dedicación exclusiva para que todo el día puedan atender estas denuncias, estos procedimientos en las distintas instancias, porque llegan hasta el Tribunal, hasta el Tribunal se llama.

Entonces, estos tienen que ser funcionarios que solamente hagan esto a dedicación exclusiva y que esto también va a garantizar que se evite la puerta giratoria entre estos funcionarios a tiempo parciales, que puedan trabajar a veces para el Estado, a veces para el privado. Pero eso es lo de fondo.

Respecto lo de forma, ya se ha aprobado la Ley del Presupuesto, entonces nosotros no tenemos iniciativa de gasto y lo que creo es que, en mi opinión, considerando que la preocupación de la congresista es real, que la comparto, pero creo que esto solamente sería como —ya que estamos en honda farmacéutica— una aspirina, y lo que nosotros necesitamos es un tratamiento radical que cambie el sistema de Indecopi para que no se presten estos casos, que podrían tener influencias y podamos tener funcionarios que todo el día trabajen en eso y no atiendan cuatro casos, sino atiendan muchísimos más casos, porque todo el día solamente van a estar pensando y trabajando en estos temas.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Paredes.

Nos pide también la palabra el congresista José Luna.

El señor LUNA GÁLVEZ (PP).— Presidente, primero, yo entiendo la problemática que tienen del servicio a tiempo parcial que están dando estos señores. Pero comparto la opinión de la congresista Susel Paredes, estos señores actúan como jueces, estos señores son los que pueden disolver una empresa, estos señores pueden

incluso entregar a una cadena, a un banco toditita la red y va a ser un monopolio brutal.

Entonces, definitivamente tienen mucho poder y eso ya se ha experimentado y existen quejas sobre estos señores y es un problema de fondo, es un problema que si tienen la decisión sobre una empresa o sobre un consumidor deben actuar como jueces, deben ser permanentes y el Ministerio de la Presidencia debe normar ello y debe darle las pautas que corresponda, porque definitivamente ya tiene que cambiar Indecopi, no puede tener un señor que sentencie y trabaja para un estudio de abogados, y el estudio de abogados, su socio, trabaja para la misma empresa.

En otras palabras, se llama puerta giratoria e influencia, eso tiene que cambiar. O sea, que eso es el fondo, el fondo que tenemos que cambiar ese modelo, Indecopi que no funciona, señor.

Las quejas son cantidad de quejas de fraudes, pero eso, los que estamos siguiendo al Indecopi nos hemos dado cuenta de ello y esperamos que el Ministerio de la Presidencia tome acciones y mande una norma para cambiar.

Con referente al tema, yo coincido con Susel, eso no está presupuestado, entonces ese incremento es un incremento presupuestal de casi más de 200% de lo que están recibiendo y eso lo ve el Ministerio de la Presidencia, y yo creo que los informes del Ministerio de la Presidencia va a decir: "esa es mi decisión, yo veo cómo lo hago".

Entonces, Presidente, por ahí va a haber observaciones y yo pediría que ello pase a un cuarto intermedio y se vea cómo se le da mejor forma, Presidente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Luna.

¿Algún otro parlamentario?

La congresista Tudela nos solicita la palabra.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Muchas gracias.

A ver, lo que ha señalado el congresista Luna y la congresista Paredes es una discusión de larga data respecto a si los vocales de Indecopi deberían ser a tiempo completo o a tiempo parcial, es una discusión válida, pero absolutamente distinta a lo que está abordando e presente proyecto.

Si nosotros quisiéramos abordar esa discusión e implementar una reforma respecto a la carrera dentro del Indecopi y si los vocales deberían o no trabajar a tiempo completo en el Indecopi, es una discusión y una reforma de mediano y largo plazo.

Mi proyecto y el predictamen que ha emitido esta comisión no está abordando el marco normativo de los vocales, sino que está buscando solucionar un problema concreto y urgente, que es, actualmente los órganos resolutivos del Indecopi no **(4)** están

pudiendo sesionar con la frecuencia con la que deberían para poder dar una respuesta oportuna a los reclamos de los consumidores, que nuevamente, este es un problema urgente y creo que votar en contra de este proyecto, porque uno cree que en realidad nuestros vocales y órganos resolutivos deberían ser a tiempo completo y no a tiempo parcial, es en el fondo votar en contra de las necesidades de los consumidores en función a una posición muy personal respecto a cómo debería funcionar Indecopi y, nuevamente, creo que esta es una discusión totalmente válida que podemos tener en esta comisión, pero es totalmente distinta a lo que aborda este proyecto y nuevamente, yo no sé si de repente los congresistas no escucharon bien, pero esta propuesta no requiere de presupuesto adicional por parte del MEF, dado que el pago de las dietas de los vocales se sujeta a cargo del presupuesto institucional del Indecopi y creo que eso es algo que sí tiene que tener claro, todos los congresistas miembros de la comisión.

Así que, nuevamente, yo haría un llamado a los congresistas a respaldar esta propuesta que busca solucionar un error cometido por el Ejecutivo de limitar excesivamente la posibilidad de sesionar de los órganos resolutivos del Indecopi, nuevamente, si los congresistas Luna y Paredes creen que las cosas deberían funcionar de manera distinta, yo los invito a presentar un proyecto de reforma.

Mucha gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Tudela.

Bueno, nosotros siempre desde la comisión al predictaminar un proyecto siempre hacemos unas mesas técnicas y en ese sentido, nosotros este proyecto en debate que es el proyecto de ley 6453, hemos dictaminado favorablemente, por lo cual voy a pedir a la Secretaría Técnica que proceda a la votación nominal y pido a los colegas congresistas que estén en la plataforma, verbalicen su voto

La SECRETARIA TÉCNICA pasa lista para la votación nominal:

Sí, señor presidente, se saca a votación el predictamen recaído en el proyecto de ley 6453/2023-CR.

El sentido se su voto:

Congresista Wilson Soto Palacios.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Soto Palacios, a favor.

Congresista Rosangella Barbarán Reyes.

Consigna su voto a las 12 y 13 en el chat de la sesión, a favor.

Congresista Adriana Tudela Gutiérrez.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Tudela, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Tudela Gutiérrez, a favor.

Congresista César Revilla Villanueva (); congresista Jorge Morante Figari.

El señor MORANTE FIGARI (FP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Morante Figari, a favor.

Congresista Auristela Obando Morgan.

La congresista Auristela Obando Morgan, consigna su voto a favor, así como el congresista César Revilla Villanueva en el chat de la sesión.

Congresista Américo Gonza Castillo.

El señor GONZA CASTILLO (PL).— A favor. Gonza, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Gonza Castillo, a favor.

Congresista Waldemar Cerrón Rojas.

El señor CERRÓN ROJAS (PL).— Cerrón Rojas, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Cerrón Rojas, a favor.

Congresista José Arriola Tueros (); congresista Lady Camones Soriano ().

El congresista José Alberto Arriola Tueros consigna su voto a favor.

Congresista Sigrid Bazán Narro, consigna su voto en abstención.

Congresista Susel Paredes Piqué.

La señora PAREDES PIQUÉ (CD-JPP).— Paredes Piqué, en contra.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Paredes Piqué, en contra.

Congresista Paul Silvio Gutiérrez Ticona.

El congresista Gutiérrez Ticona consigna su voto en contra en el chat de la sesión a las 12 y 5.

Congresista Milagros Jáuregui Martínez de Aguayo, ha consignado su voto a favor.

Congresista José Luna Gálvez.

El señor LUNA GÁLVEZ (PP).— En contra.

La SECRETARIA TÉCNICA.— El congresista Luna Gálvez en contra.

Congresista Lady Camones Soriano.

Congresista Lady Camones, consigna su voto en contra.

Señor presidente, han votado a favor 10 señores congresistas, cuatro votos en contra y una abstención.

El dictamen ha sido aprobado por mayoría.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Bueno, en consecuencia, el predictamen recaído en el proyecto de ley 6453/2023-CR ha sido aprobado por 10 votos.

Pasamos al siguiente punto.

Proyecto de decreto de archivo recaído en el proyecto de ley 3738/2022-CR que propone la Ley que crea la Ventanilla Digital Única de Atención de Reclamos de los Consumidores.

Colegas, la propuesta legislativa 3738/2022-CR ya ha sido comprendida en la Ley 31572, Ley que incorpora a los organismos reguladores de los servicios públicos a la Plataforma Mejor Atención al Ciudadano - MAC, y declara de interés nacional la creación de la Ventanilla del Consumidor y Usuario, ley que declaró de interés nacional la creación e implementación progresiva de la Ventanilla del Consumidor y Usuario, con capacidad para funcionar en forma virtual y presencial, con la finalidad de promover y facilitar la recepción de solicitudes, reclamos, denuncias y otros documentos en materia de protección y defensa al consumidor y usuario.

Estaría claro que en este caso se presentaría una sustracción de la materia, pues, por hechos sobrevenidos al planteamiento de la iniciativa legislativa, se ha obtenido lo que se pretendía.

Por ello, no existe necesidad de expedir una ley con el mismo propósito careciendo de objeto que dicha iniciativa continúe en la comisión acrecentando la carga procesal, por lo cual se propone aplicar lo dispuesto en el literal c) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República y dar cuenta a la Oficialía Mayor.

He culminado con la sustentación del decreto de archivo y lo someto al debate de los señores congresistas, si quieren hacer uso de la palabra pueden solicitarlo.

Si no hay intervenciones, damos por culminado el debate y pasamos a la votación.

Pido a la Secretaría Técnica, que se someta a la votación.

La SECRETARIA TÉCNICA pasa lista para la votación nominal:

Sí, señor presidente.

Se saca a votación el decreto de archivo recaído en el proyecto de ley 3738.

El sentido de su voto, congresista Wilson Soto Palacios.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Soto Palacios, a favor.

Congresista Rosangella Barbarán Reyes.

Consigna su voto a favor la congresista Barbarán Reyes.

Congresista Adriana Tudela Gutiérrez.

Consigna su voto a favor en el chat de la sesión la congresista Tudela Gutiérrez.

Congresista César Revilla Villanueva (); congresista Jorge Morante Figari.

El señor MORANTE FIGARI (FP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Morante Figari, a favor.

Congresista Auristela Obando Morgan.

Consigna su voto a favor la congresista Obando Morgan.

Congresista Américo Gonza Castillo (); congresista Waldemar Cerrón Rojas.

El señor CERRÓN ROJAS (PL).— Cerrón Rojas, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Cerrón Rojas, a favor.

Congresista José Arriola Tueros.

El señor ARRIOLA TUEROS (NA).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Consigna su voto a favor el congresista Arriola Tueros.

Congresista Lady Camones Soriano ().

El congresista César Revilla Villanueva consigna su voto a favor a las 12 y 10 en el chat de la sesión.

Congresista Sigrid Bazán Narro.

La congresista Sigrid Bazán Narro, consigna su voto a favor.

Congresista Gonza Castillo, por favor, el sentido de su voto.

El señor GONZA CASTILLO (PL).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Gonza Castillo, a favor.

Congresista Susel Paredes Piqué.

La señora PAREDES PIQUÉ (CD-JPP).— Paredes Piqué, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Paredes Piqué, a favor.

Congresista Gutiérrez Ticona.

Consigna su voto a favor en el chat de la sesión a las 12 y 11 el congresista Gutiérrez Ticona.

Congresista Milagros Jáuregui Martínez de Aguayo, consignó su voto a favor a las 12 y 10 en el chat de la sesión.

Congresista José Luna Gálvez.

El señor LUNA GÁLVEZ (PP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Luna Gálvez, a favor.

Con 14 votos a favor, el decreto de archivo recaído en el proyecto de ley 3738 ha sido aprobado por unanimidad, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

En consecuencia, el decreto de archivo recaído en el proyecto de ley 3738 ha sido aprobado por 14 votos.

Pasamos al siguiente punto.

Proyecto de decreto de archivo del proyecto de ley 5255/2022 que propone la Ley que modifica el artículo 21 del Decreto Legislativo 1256 que aprueba la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas.

Colegas, en este caso el contenido de la propuesta legislativa 5255, ya ha sido comprendido en la Ley 31914, Ley que modificó la Ley 28976, Ley Marco de Licencias de Funcionamiento para regular los supuestos de clausura de establecimientos.

La Ley 31914 estableció en su segunda disposición complementaria modificatoria la incorporación del numeral 21.4 al artículo 21 del Decreto Legislativo 1256, decreto legislativo que aprueba la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas que señala, *cualquier persona natural o jurídica podrá presentar denuncias en representación de derechos o interés difuso o colectivos sin necesidad de ser afectados directa o indirectamente por las barreras democráticas denunciadas.*

Bastante, para ello, indicarlo en su denuncia, en los procedimientos que se inician conforme a este numeral, en los que la comisión o sala declaren de ilegalidad o la irrazonabilidad de barreras burocráticas, materializada en disposiciones administrativas, se dispone su inaplicación con efectos generales a partir de la publicación del extracto de la resolución a que se refiere el artículo 8.3 de la ley, texto que era el propuesto por el proyecto de ley 5255, por ello no existe necesidad de expedir una ley con el mismo propósito careciendo de objeto que dicha iniciativa continúe en la comisión, por lo cual se propone aplicar el literal c) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República.

Estaría claro que en este caso también se presentaría una sustracción de la materia, por ello, no existe necesidad de expedir una ley con el mismo propósito, careciendo de objeto que dicha iniciativa continúe en la comisión, por lo cual se propone aplicar lo dispuesto en el literal c) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República y dar cuenta a la Oficialía Mayor.

He culminado con la sustentación del decreto de archivo y lo someto a debate.

Los congresistas que quisieran intervenir pueden solicitarlo.

Si no hay intervenciones, damos por culminado el debate y pasamos a la votación.

Pido a la Secretaría Técnica que proceda con la votación nominal.

La SECRETARIA TÉCNICA pasa lista para la votación nominal:

Sí, señor presidente, se saca a votación el decreto de archivo propuesto en el proyecto de ley 5255.

El sentido de su voto, congresista Wilson Soto Palacios.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Soto Palacios, a favor. (5)

Congresista Rosangella Barbarán Reyes.

Consigna su voto a favor la congresista Barbarán Reyes.

La congresista Adriana Tudela consigna su voto a favor a las 12 y 16 en el chat de la sesión.

Congresista César Revilla Villanueva.

Consigna su voto a favor en el chat de la sesión el congresista Revilla Villanueva.

Congresista Jorge Morante Figari.

El señor MORANTE FIGARI (FP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Morante Figari, a favor.

Congresista Auristela Obando Morgan.

Consigna su voto a favor la congresista Obando Morgan, a las 12 y 16 en el chat de la sesión.

Congresista Américo Gonza Castillo.

El señor GONZA CASTILLO (PL).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Gonza Castillo, a favor.

Congresista Waldemar Cerrón Rojas ().

El congresista José Alberto Arriola Tueros consigna su voto a favor.

Congresista Lady Camones Soriano ().

La congresista Sigrid Bazán Narro consigna su voto a favor.

Congresista Susel Paredes Piqué.

El señor CERRÓN ROJAS (PL).— Cerrón, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Cerrón Rojas, a favor.

El señor CERRÓN ROJAS (PL).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Congresista Susel Paredes Piqué.

La señora PAREDES PIQUÉ (CD-JPP).— Paredes Piqué, abstención.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Paredes Piqué, abstención.

Congresista Paul Gutiérrez Ticona.

Se deja constancia que la congresista Lady Camones consigna su voto a favor a las 12 y 17 en el chat de la sesión; así como el voto a favor del congresista Gutiérrez Ticona.

La congresista Milagros Jáuregui Martínez de Aguayo consigna su voto a favor en el chat de la sesión.

Congresista José Luna Gálvez.

El señor LUNA GÁLVEZ (PP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Luna Gálvez, a favor.

Señor presidente, han votado 14 señores congresistas a favor, y una abstención.

El Decreto de Archivo ha sido aprobado por mayoría.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

En consecuencia, el Decreto de Archivo recaído en el decreto de archivo del Proyecto de Ley 52505 ha sido aprobado por 14 votos y una abstención.

Vamos a pasar al siguiente punto de la Agenda.

Tema: “Infraestructura aeroportuaria a nivel nacional y su repercusión en los usuarios del servicios de transporte aéreo”.

Colegas, producto de las audiencias públicas que hemos realizado, hemos visto las carencias en la infraestructura aeroportuaria a nivel nacional, y son los usuarios del servicio de transporte a nivel nacional los más perjudicados. Por ello, para tratar esta problemática hemos convocado a la Señora Verónica Zambrano Copello, presidenta ejecutiva del Ositran, quien se encuentra acompañada del señor Danilo Campos Flores, jefe de Contratos Aeroportuarios.

La Señora Zoila Flor De María Terry Soto, Gerente...

¡Perdón!, con el señor Danilo Campos Flores vamos a en este caso a dar los espacios necesarios para que puedan...

Bueno, continuando, asimismo hemos invitado a la señora Zoila Flor De María Terry Soto, gerente general de Corpac, quien se encuentra acompañada del señor José Díaz Zegarra, gerente central de Aeropuertos; y la señor a Milagros Montes Morote, gerente de Asuntos Públicos y Cumplimiento Regulatorio de LAP, quien se encuentra acompañada del señor Hernán Muñoz Valdivia.

Entonces vamos a iniciar con la presidenta ejecutiva de Ositran. Le vamos a conceder la palabra por 10 minutos. Creo que ya la tenemos conectada virtualmente.

EL GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRAN), señor Francisco Jaramillo Tarazona.—

Señor presidente, buenas tardes; disculpe, hay un tema de fuerza mayor con nuestra presidenta Verónica Zambrano; efectivamente estaba programado hacerse presente hoy día, pero por un tema de urgencia y de fuerza mayor no va a poder asistir, ¿no?

Entonces, el suscrito, quien le habla, Francisco Jaramillo, gerente de Supervisión y Fiscalización haría la presentación con su autorización, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, entonces le vamos a dar la palabra al señor Danilo Campos Flores, ¿no?

Bueno, para continuar esta sesión, le vamos a dar el uso de la palabra al señor Francisco Jaramillo, gerente de Supervisión y Fiscalización de Ositran.

El GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRAN), señor Francisco Jaramillo Tarazona.— Buenas tardes con todos, con las disculpas del caso, por motivos de fuerza mayor nuestra presidenta no podía estar hoy día, por un tema de salud.

Entonces, el tema de la agenda que nos ha solicitado la presidencia es respecto a la situación de la infraestructura de aeropuertos concesionados a nivel nacional, ¿no?

Básicamente el rol de Ositran busca cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado y de los inversionistas y de los usuarios, ¿no?, de toda la red aeroportuaria.

No está avanzando, creo.

Un ratito, vamos a ver acá.

El señor PRESIDENTE.— Le pediría, por favor, que vaya directo al tema. Nosotros sabemos cuál es el rol de Ositran. Por eso le pedimos, por favor, vayamos al tema, ya sabemos cuáles son las principales funciones de Ositran.

En ese sentido le ruego, por favor, que vayamos al tema.

El GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRAN), señor Francisco Jaramillo Tarazona.— Okay.

No está avanzando el *PowerPoint*.

Nosotros supervisamos como Ositran tres contratos de concesión de aeropuertos principales: Uno es el contrato de concesión de Lima Airport Partners. El otro es el primer grupo de aeropuertos conformado por 12 aeropuertos del país. Y el segundo grupo de aeropuertos conformado por cinco aeropuertos. Y adicionalmente la red administrada por Corpac, pero básicamente los aeropuertos que tienen vuelos regulares, y esos son seis, porque hay que tener en cuenta que también Corpac administra los aeródromos del país.

Entonces, justo en ese mapa que usted lo puede ver ahí, básicamente se ve la red de aeropuertos.

Entonces ahí, como verá, está parte del aeropuerto principal, el Jorge Chávez, como el primer grupo y el segundo grupo, y a la

vez la red administrada por los aeropuertos de Corpac; y como se señalaba, básicamente en tres aeropuertos administrados por Corpac (que son Cusco, Jauja, Jaén, Huánuco, Tingo María, Ilo que tienen vuelos regulares), ahí Ositran hace la función también de supervisión y seguimiento de la prestación de servicios en esa red, independientemente de los otros aeródromos que están a cargo de Corpac también.

Hay que recordar que dentro de esa red, podemos ver ahí en el mapa claramente, que están los aeropuertos, por ejemplo, de Güeppí, Galilea, Ciro Alegría que son de frontera viva y, efectivamente, el Estado tiene que promover las fronteras vivas en esa zona, ¿no?

En esa línea, nosotros supervisamos primero en el aeropuerto principal, el Jorge Chávez; y la ejecución principal de este contrato es la ejecución de las inversiones de la fase tres del aeropuerto. Entonces, ¿qué es? La construcción de la pista principal que ahora está en operación, la torre de control y el terminal.

Entonces, de esos hay fechas establecidas para la entrega y puesta en operación de cada uno de estos elementos, ¿no?

Entonces, ahí en este contrato de concesión hay que recordar que es un contrato de concesión autosostenible ¿Qué quiere decir? Que el Estado no invierte ningún sol para la ejecución de estas inversiones; el concesionario, quien con sus recursos propios es el que opera, mantiene y construye y mantiene los niveles de servicio en esta infraestructura, ¿no?

Efectivamente, ¿no?, dentro de esas obligaciones que Ositran sigue supervisando, nosotros hemos registrado hasta el 2023 la cantidad de 21.2 millones de pasajeros ¡Ojo!, ya estamos un poco recuperando el nivel prepandemia que eran los 23 millones de pasajeros que se registró, ¿no?

Entonces, eso generó que se implemente esta fase tres que es básicamente la obligación de construir el nuevo terminal, la pista y sus elementos complementarios.

Y hay un tema importante para aclarar y poner este tema en relieve: Que esto no es obra pública, no es una obra pública, sino que la fase de ejecución y construcción del proyecto se hace siguiendo etapas de desarrollo.

¿Qué quiere decir? El contrato de concesión establece que se tiene que ejecutar bajo el modelo de *fast track* ¿Qué quiere decir? Va diseñando, se va construyendo.

Entonces, aquí no hay un expediente técnico al inicio de la obra, a diferencia de la obra pública. Por eso he escuchado siempre en medios comentarios: ¿Dónde está el expediente técnico? No, esto, de acuerdo al modelo del contrato de concesión y a raíz que en el contrato de concesión se le ha permitido, se le ha asignado el riesgo de diseño y construcción y operación al concesionario,

permite hacer este modelo *fast track*. Eso da dinamismo en la ejecución de la construcción propiamente dicha, ¿no?

Y efectivamente, hay diferentes etapas de desarrollo, 10 etapas. Entonces, la última etapa, la décima que es la inspección final de las instalaciones, se hace una vez que la infraestructura esté en servicio por un año continuo.

Entonces eso hay que tener así a la vista, porque Ositran, esa etapa se hace en la etapa 10, y se hace cuando la infraestructura se ha probado que está en funcionamiento, a diferencia de obra pública, ¿correcto?

Y efectivamente, estas etapas no son consecutivas, se pueden hacer de manera paralela, eso es lo que le da flexibilidad al privado a desarrollar estos proyectos, pues un megaproyecto.

Entonces, haciendo una recopilación, ya tenemos que se ha terminado varios elementos, por ejemplo de la torre de control, pista de aterrizaje, elementos de comunicaciones para que este sistema funcione; actualmente está en construcción el terminal, con un avance aproximadamente en 74% total ¡Ojo! —y las fechas que se señalan en medios, y el mismo concesionario y Ositran también está haciendo seguimiento— que para el próximo diciembre, dentro del plazo, se va a entregar en operación ese terminal, ¿no?

Y así, otros elementos complementarios como la planta de combustible, parque logístico, zona de carga, que el propio concesionario viene elaborando.

Entonces, aquí hay que tener un tema también importante, señor presidente, señores congresistas, es lo siguiente: En la etapa de operación se tiene que efectuar la verificación de los cumplimientos de niveles de servicio.

Estos niveles de servicio son estándares establecidos por la IATA. Entonces es Ositran —de manera anual— que hace las mediciones de estos niveles de cumplimiento ¿Básicamente a qué se refiere? A los niveles de congestión que se registran en el terminal, los procesamiento de cada una de las fase de los servicios que se brinda en el aeropuerto orientadas a la satisfacción de los usuarios, ¿no?

Entonces, esto es una medición que hace de manera anual. **(6)** Entonces, ¿cuál es el estándar? Es el estándar establecido por la IATA. Y aquí, de acuerdo a este estándar de la IATA, el estándar que tiene que brindar tanto en el diseño como en la operación, es el nivel, el óptimo, se podría decir, oye, ¿por qué no se pide un nivel más alto? Efectivamente, todo eso se trasladaría al usuario, pero tampoco tiene que ser un nivel menor. Entonces, ese es el estándar a las cuales, dentro del contrato de concesión y del estándar de IATA, es el que se está supervisando.

Nosotros, en el año 2023, hemos ejecutado unas mediciones de niveles de servicios. En esas mediciones de nivel de servicios, hay algunos parámetros que no cumplen. Básicamente, por ejemplo, es en el *check-in*, control de pasaportes, etc. Pero, ¿qué sucede? Con la adenda siete del contrato de concesión, se suspendió la obligación de cumplimiento de estos niveles de servicio. ¿Por qué razón? Porque el terminal ya estaba colapsado y tendría que habilitarse un nuevo terminal. Esa es la razón y sin perjuicio de eso, se viene efectuando mediciones, y próximamente en diciembre, ya estará puesta en operación y en servicio un nuevo terminal, y ahí Ositrán efectuará la medición. Pero es un indicador que tiene la infraestructura, y es el supervisor Ositrán que tiene que efectuar esas mediciones de nivel de servicio en la infraestructura que está construyendo el consorcio. Aquí me estoy refiriendo al estándar en el Jorge Chávez.

De igual manera, ocurre en el primer grupo de aeropuertos. Que es básicamente, a diferencia de la concesión de LAB, esta es una concesión cofinanciada. ¿Qué quiere decir? Que los ingresos de operación no cubren básicamente la operación de esa red, los costos de operación de esa red. Eso fue tal cual lo ha diseñado Proinversión y el MTC en su momento.

Esta red está conformada por dos aeropuertos y, efectivamente, las inversiones que se tienen que hacer aquí pasan por el filtro del Invierte.pe, lo que inicialmente era el Sistema Nacional de Inversión Pública, ahora es el Invierte.pe, es básicamente similar a una obra pública, y es por esa razón que se toma tiempo en estos procesos de aprobación de expedientes técnicos. Tienen que hacerse preinversión e inversión y ejecutar la obra. Efectivamente, esta es una demora que se viene haciendo, sin perjuicio de eso en los aeropuertos principales, como el aeropuerto de Chiclayo, se ha efectuado la rehabilitación integral de los pavimentos, porque ya esos pavimentos ya habían cumplido su vida útil de servicio, ya tenían más de 30 años de servicio. Entonces, con una visión, tanto el ministerio, el concesionario y Ositrán retiraron todo lo existente y se reemplazó por losas de concreto. Esa obra ya está terminada, ha sido una obra del orden de los 41 millones de dólares, está en servicio.

De similar manera, se ha hecho adquisición de equipamiento de salvamento de la institución de incendios, que son los bomberos aeronaves, con una inversión de 17.7 millones en esta red administrada por los aeropuertos del Perú.

Recientemente se ha concluido una inversión importante en el aeropuerto de Anta-Huaraz por una inversión de 15.4 millones de dólares. ¿Ahí va a facilitar? La operación en este aeropuerto estaba limitada para aeronaves pequeñas. Entonces, con la inversión del concesionario del aeropuerto del Perú en este aeropuerto de Andahuaylas, va a permitir el ingreso de aeronaves

de mayor capacidad y de mayor performance, como el A320 y ya próximamente están haciendo campañas para que entre Latam en esta red aeroportuaria. Es importante la inversión y así se va a dinamizar en esa zona por el turismo en Anta-Huaraz.

¿Qué otra obra importante se está realizando en la zona norte en esta red del primer grupo de aeropuertos?

Es la rehabilitación integral de los pavimentos del aeropuerto de Piura. Se inició la obra en agosto del 2023. Estamos en un orden de avance del 7.15%. Acá, ¿qué particularidad tiene? Al igual que en Chiclayo, se está retirando todo el pavimento asfáltico y se está reemplazando por losas de concreto. Este es una inversión significativa. Estamos en el orden de los 43 millones de dólares, entonces también va a ser relevante y por la oportunidad de proteger esa zona aeronáutica.

¿Qué otros proyectos en cartera tienen?

La modernización del aeropuerto de Chiclayo, que es una inversión mayor de 263 millones de dólares. Pero eso, como yo le decía, esto es una concesión cofinanciada. Pasa por el filtro del Invierte.pe, tiene que aprobarse los estudios de preinversión, inversión, y luego la ejecución propiamente dicha. El financiamiento aquí es 100% del concesionario que es repagado por el Estado peruano en los siguientes años. Entonces, eso da flexibilidad. ¿Pero porque estamos teniendo problemas? En la fase de inversión e inversión, en la aprobación de los estudios técnicos previos que pide el Sistema Nacional de Inversión Pública.

Próximos proyectos en cartera. Se señala, por ejemplo, al igual que la intervención que se ha hecho en Piura, en Chiclayo, hacer intervenciones de esa magnitud en el aeropuerto de Pucallpa e Iquitos, con inversiones de orden 81 millones de dólares en cada uno de ellos. Tanto en Pisco, también de esa manera, y otros sistemas complementarios como son eléctricos y bloques sanitarios en otros aeropuertos como Talara, Anta-Huaraz, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco y Pucallpa. Entonces, ese es en el orden de las inversiones en el primer grupo de aeropuertos.

En estos aeropuertos, el primer grupo también se miden los niveles de servicio con el estándar IATA. Entonces, pero este IATA de la versión, edición novena, porque el contrato de concesión estuvo referida a ese estándar de ese año, no se actualizaba automáticamente como en el contrato de concesión de LAB o del segundo grupo del aeropuerto. Este es el estándar de los aeropuertos que se tiene que cumplir en cada uno de ellos.

Se mide en niveles de servicio y esa medición de niveles de servicio, en ciertos elementos, está reflejando que no está cumpliendo esos estándares de calidad, y eso hace que Ositrán insista al concedente porque el concedente (Ministerio de Transporte) tiene que aprobar las ingenierías y los estudios de

preinversión para la ejecución de estas inversiones. Entonces, hay varios componentes que no cumplen respecto a los estándares de calidad y niveles de servicio, la red de los dos aeropuertos.

En el segundo grupo de aeropuertos es también una concesión cofinanciada. El Estado cofinancia la operación y mantenimiento, pero debido a que ahora la demanda en los principales aeropuertos ha sido ascendente, principalmente en Arequipa, esta concesión ya no es cofinanciada con respecto a la operación, sino que es el concesionario que devuelve al Estado peruano una parte de los ingresos que genera como el negocio de la operación de aeroportuario. Entonces, ahí el modelo está funcionando.

Igual, en este segundo grupo de aeropuertos que está formado por cinco aeropuertos, básicamente, Puerto Maldonado, Ayacucho, Tacna, Arequipa y Juliaca, las inversiones también se hacen de acuerdo al Invierte.pe, similar a una obra pública. Pero ahí estamos teniendo el tema también igual, la velocidad en la aprobación de esa fase de los estudios de preinversión e inversión para que el concesionario pueda ejecutar las inversiones previas.

Al igual, un aeropuerto, mientras no tenga esas unidades de (SSEI) - salvamento y ejecución de incendios, sea para una operación o dos operaciones de una aeronave crítica, tiene que dotarse de esos camiones bomberos necesariamente. Entonces, estas inversiones también de 9.4 millones en el segundo grupo de aeropuertos se han efectuado y ya están en operación en esta red de aeropuertos, como se puede mostrar ahí. Entonces, esto es inversión también importante en los aeropuertos, necesario para la operación independientemente de que haya una operación o dos operaciones tiene que garantizar ese nivel de protección de salvamento y ejecución de incendios en los aeropuertos.

Proyectos en cartera, por ejemplo, acá en el segundo grupo, los que hemos tenido oportunidad de viajar al aeropuerto de Arequipa, la demanda y ya estamos en orden de los dos millones de pasajeros al año. Entonces, este terminal ya quedó chico.

Entonces, el otro proyecto en cartera grande es la rehabilitación integral del terminal de pasajeros. Estamos hablando de una inversión del orden de los 24 millones de dólares, que es necesario y prioritario, y ahorita estamos en esa fase de proyectos en cartera.

Otro proyecto importante es la rehabilitación integral del aeropuerto de Juliaca. También ya cuenta con el expediente técnico aprobado, falta el otro componente, el sistema de drenaje para sacar las aguas. Ahí se ve en pantalla, sacar las aguas del mismo aeropuerto afuera, hacia el río. Entonces, eso es importante, que ya está en proceso de formulación, son dos proyectos que tienen que ir de la mano. Ahí hay que recordar que Juliaca es una zona muy plana, la pendiente es prácticamente cero. Entonces, ante una precipitación fluvial, esa agua se

quedaría atrapada ahí en el propio aeropuerto. Entonces, este es un sistema complementario, un sistema de drenaje que tiene que instalarse de tal manera y de forma paralela para poder evacuar las aguas del aeropuerto.

Mientras tanto, el concesionario efectúa intervenciones de mantenimiento de emergencia para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas. Aquí lo que se trata de evitar es el cierre de las operaciones aéreas. Entonces, este contrato tiene un mecanismo que te puede intervenir de manera inmediata.

Al igual que el primer grupo y el contrato de concesión del aeropuerto Lima de Jorge Chávez, se miden niveles de servicio. Esos niveles de servicio IATA, también referenciados en esta oportunidad al IATA 12 y no al IATA 9 como está referenciado en el primer grupo, medimos esos niveles de servicio y nos da ciertos indicadores de cumplimiento.

Entonces, ahí tenemos varios aeropuertos que ciertos elementos no cumplen. Entonces, eso nos alerta para exigir al concesionario y al concedente que implementen estas inversiones prioritarias.

Entonces, como parte final, acá vamos a pasar al tema de Corpac. El tema de Corpac hay que tener en cuenta que Corpac es la Corporación Peruana de Aeropuertos de Administración Comercial y aquí están sus representantes si van a hablar con mayor detenimiento, pero, sin embargo, aquí dentro de las competencias Ositrán, como señalaba al inicio, nosotros vemos el tema de los servicios aeroportuarios que brinda Corpac en esa red de seis aeropuertos que tiene vuelos regulares. Hay que tener en cuenta que Corpac también brinda los servicios de navegación aérea, y ese aspecto está regulado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Nosotros vemos los temas aeroportuarios que brinda ahí...

El control de tránsito aeronáutico es competencia pura de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Nosotros, a través del concesionario hemos habilitado la construcción, por ejemplo, en el aeropuerto Jorge Chávez, la construcción física de la torre de control y el equipamiento, la capacitación, todo eso corresponde y es competencia de Corpac y es supervisado propiamente por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En esa línea, nosotros dentro de nuestro reglamento vemos esos seis aeropuertos; seis aeropuertos, como mencionábamos de toda esta red inmensa. Vemos temas de mantenimiento y limpieza del complejo del terminal de pasajeros y otros en el marco de nuestro reglamento de usuarios de infraestructura de transporte de uso público, más conocido como *Rutap.

Entonces, ahí, nosotros estamos supervisando esos aspectos y estamos yendo a cada una de las sedes para verificar el cumplimiento de esa prestación de servicio. Entonces, eso es con respecto a Corpac. Pero sí es importante...

La siguiente, por favor, para mostrarlos ahí y explicarles, no sé si pueden avanzar una más. No, la anterior, por favor. Ahí es importante mostrar en pantalla, señor presidente, congresistas.

Por ejemplo, miren, en azul está el movimiento de pasajeros por año; por ejemplo, miren, Jorge Chávez-Lima, 21 millones; en Cusco, tres millones, que es el segundo aeropuerto con más movimiento en Perú y está administrado por Corpac. (7)

El siguiente Arequipa, Piura, Tarapoto Iquitos, ese es el nivel de movimiento de pasajeros por año en los principales aeropuertos. Miren la brecha, entonces, 21, 3, 2, 1, entonces es importante para ver, porque se escucha "queremos un Jorge Chávez acá". Esto se sustenta en función a la demanda, si no hay demanda no se puede hacer ese nivel de inversión.

Esto es lo que les quería mostrar en esta parte final y es importante para poner relevancia respecto al flujo del movimiento de pasajeros en los aeropuertos.

Señor presidente, le agradezco la oportunidad de poder explicar estos temas y estaré atento a las consultas que estimen convenientes.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias por su participación al señor Francisco Jaramillo, seguramente vamos a tener algunas preguntas de parte de los señores parlamentarios.

En este caso vamos a dejar a la congresista Paredes en primer lugar.

La señora PAREDES PIQUÉ (CD-JPP).— Gracias, señor presidente, gracias a los funcionarios de Corpac.

Entonces, en el entendido que Ositran, ustedes no ven operaciones, ven la infraestructura. En Juliaca el aeropuerto se ha cerrado varias veces, yo he sido víctima porque he tenido que ir a ver algunos temas por invitación de la propia ciudadanía y varias veces cerrado. Antes del estallido social y la masacre de Juliaca, antes se ha suspendido los vuelos por el estado de la pista, y el cerco también tenía graves problemas antes del estallido social.

Igual en Cusco, en Cusco he visitado Corpac, pero una de las cosas que me señalaban, que era muy grave, era el cerco el aeropuerto del Cusco. Bueno, usted ya ha mencionado algo sobre Juliaca, pero quisiera más detalles sobre el tema de la pista del aeropuerto de Juliaca, el cerco del aeropuerto de Juliaca y el cerco del aeropuerto de Cusco.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra el señor Jaramillo.

El GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRAN), señor Francisco Jaramillo Tarazona.— Por

su intermedio, señor presidente, para responder a la señora congresista.

Efectivamente, con el aeropuerto de Juliaca ha sucedido un tema así, totalmente transparente indicarle lo que ha ocurrido. El aeropuerto de Juliaca, de acuerdo a las evaluaciones estructurales y funcionales, igual que hacen los médicos, voy a hacer una analogía a los médicos. Los ingenieros hacemos ingeniería civil, hacemos unas evaluaciones superficiales y estructurales.

Los pavimentos ya han colapsado, han cumplido su vida útil. ¿Qué sigue?, hacer una rehabilitación integral, como se mostró para los aeropuertos de Chiclayo y Piura, retirar todo lo existente y reemplazarlo. ¿Pero qué ocurrió el 2011 que se dio la concesión? El concedente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones dio la autorización para que se haga la preinversión, entiéndase perfil, prefactibilidad, factibilidad para hacer esa intervención, se siguió ese camino, se aprobó 2014, 2015.

Pero, ¿qué sucedió?, hubo un cambio normativo, en vez de pasar del SNIP a Invierte.pe se hizo retroceder todo ese sistema, así fue normativamente, en vez de ayudar ese marco normativo hizo, y al concesionario se le retrocedió y fue acumulado el expediente técnico, y todo ese proceso hasta que recién el año pasado ha sido aprobado el expediente técnico para la rehabilitación integral.

¿Qué sucedía, señora congresista, por medio de la presidencia? El contrato tiene los mecanismos para que el concesionario efectúe ciertos mantenimientos, pero esos mantenimientos ya no cubrían la necesidad. Mantener los correctivos, igual que sucede en una vía, yo hago un parche y listo, pero esa intervención ¿qué era?, intervenir básicamente kilómetros de vía. Es simplemente no califica como mantenimiento, porque si se aprueba esa cuestión simplemente vienen la Contraloría y la fiscalía y nos terminan denunciando a todos.

Entonces, ¿qué es lo que ha sucedido? Hay intervenciones mayores que ya pasaron, que ya nos las puedo cubrir con esos correctivos, por hacer la intervención de esa magnitud, parches profundos, por esa razón se tuvo que cerrar por un tema de seguridad operacional. El tema es muy peligroso, porque en plena operación se le puede romper el tren de aterrizaje, todas esas cuestiones, entonces por un tema de seguridad operacional se cerró la pista para que el concesionario pueda ejecutar esos parches profundos.

A razón de eso ahora está teniendo los vuelos continuos. Pero, insisto, la solución integral se tiene que hacer la rehabilitación integral, retirar todo ese pavimento que está malísimo, pero, paralelamente, como mencioné, sacar todas esas aguas, hacer un canal de derivación hacia el río, esa es la solución.

Hay un primer paso que ya se ganó, aprobado el expediente técnico concesionario ya está listo, falta el canal de drenaje. Una vez logrado eso se puede ejecutar esa intervención. Esa ha sido la razón de ese cierre, congresista, los mecanismos contractuales están funcionando, sin embargo, la intervención que se tenía que hacer era de mayor magnitud que por eso se vio la necesidad de cerrar ese aeropuerto. Pero por instrucción de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes, que es responsable de los temas de seguridad operacional.

Y el tema del cerco perimetral del Cusco, entiendo que la Dirección General de Aeronáutica Civil con Corpac, ese tema de operaciones es DGAC que lo está viendo.

Eso es lo que quería mencionar, señor congresista.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, ¿algún otro señor congresista que desee preguntar?

Yo quiero hacer algunas preguntas a nuestro invitado. El 24 de febrero estuve en Tumbes, y si bien es cierto el aeropuerto de Tumbes está a cargo de Ositran, pero el espacio es totalmente reducido. Justo estábamos con todos los usuarios y se puede ver repleto. ¿Qué estamos haciendo frente a eso? Aquí yo he tomado fotos, todo está lleno y seguía entrando más gente.

Yo creo que han pasado varios años, también Ositran tendrá que ver el tema de infraestructura qué mejoras se está haciendo. Lo mismo pasa en el aeropuerto de Iquitos, totalmente repleto, la gente no tiene donde sentarse, lo mismo en Tarapoto y en Chachapoyas, un aeródromo pequeño, un espacio reducido, igual que en Tumbes. Había unos turistas chilenos y me decían ¿cómo entramos aquí?

Entonces, qué estamos haciendo al respecto, creo que si bien es cierto Ositran supervisa, verifica, pero los concesionarios ¿qué están haciendo frente a eso?

El GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRAN), señor Francisco Jaramillo Tarazona.— Señor presidente, para responder su pregunta.

Efectivamente, os aeropuertos que ha mencionado forman parte del primer grupo de aeropuertos que está administrado por Aeropuertos del Perú. Ese contrato es una concesión cofinanciada. Entonces, como mencioné en la exposición, esto tiene que seguir el filtro del Sistema Nacional de Inversión Pública, lo que era antes SNIP ahora es Invierte.pe. Esto quiere decir que para que el concesionario efectúe una ampliación del terminal, una rehabilitación de la pista, una mejora cualquiera, no es simplemente que él va a construir porque sí, porque al final el Estado le tendría que repagar por esa inversión, sino que debe tener aprobaciones previas en el marco de Invierte.pe,

entiéndase declarado viable en dimensionamiento, alcances, porque si no el concesionario tendría el incentivo de construir un monstruo de infraestructura y págame.

Entonces hay el otro filtro que es la unidad formuladora, que es la Dirección General de Aeronáutica Civil es la que dice si ese tamaño es el correcto o esa dimensión. Ese proceso de revisión y aprobación se hace en el marco del *invierte.pe*, eso es lo que un poco está tomando tiempo, porque a una APP le estás haciendo que cumpla todo este mecanismo como si fuera obra pública.

Entonces, sería una sugerencia establecer mecanismo para que haga más ágil la inversión privada, pero cofinanciada, esa sería una medida interesante para poder viabilizar, efectivamente. Y en razón a su pregunta, lo que señala de aeropuerto de Tumbes, efectivamente, en ese aeropuerto la concesión fue dada en diciembre de 2006, si usted hace una comparación de lo que recibió, literalmente era pequeñísimo, era una cuarta parte de lo que ve ahora ahí.

Como obras de radio de impacto de la concesionaria implementó ese crecimiento. Ahora, ¿qué ha sucedido?, la demanda ya nos está rebasando, eso implica que el concesionario efectúe inversiones de mayor magnitud. Pero ¿qué está sucediendo? No lo presenté en la exposición, pero con cargo a remitirlo a ustedes hay toda una lista de expedientes y documentos que están en gestión de aprobación de la dirección del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la aprobación y modernización de esas instalaciones de los aeropuertos que usted señaló.

Por ejemplo, Tumbes, para crecer el nuevo terminal; señaló también Iquitos, igual; Tarapoto, me consta, porque coinciden dos vuelos de Latam y rebasa. Entonces, allí ya es necesario, pero esos son proyectos que están en cartera, desarrollados por el concesionario y en cartera en el ministerio para su revisión y aprobación. Yo, modestamente, hago la sugerencia de establecer un mecanismo más ágil para estas concesiones cofinanciadas para poder viabilizar estas inversiones más rápidamente.

Eso es lo que le quería mencionar, señor congresista, gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

También hemos recibido nosotros un comunicado o información, dice sobre los usuarios, en el aeropuerto de Cusco hemos constatado que los baños del área internacional están en malas condiciones, Seguro que no es el único, son servicios que no han modernizado.

Entonces, eso nos escribe un usuario, estamos hablando de Cusco, una ciudad que es visitada por muchos turistas, así están. Y solamente es un caso, así cuántos casos habrá. Entonces, nos reportan los usuarios a nuestra página web de la comisión.

Eso también sería importante, como es un aeropuerto concesionado, exigir también que cumplan, que modernicen, porque

si bien es cierto el usuario necesita algo, un servicio adecuado, para eso pagan los usuarios.

El GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRAN), señor Francisco Jaramillo Tarazona.— Solo una precisión, sin ánimo de generar polémica. El aeropuerto de Cusco todavía no está concesionado, está a cargo de Corpac y ahí con Corpac hay unos temas de servicios que nosotros en el marco de nuestro rol estamos intensificando la labor de supervisión con cara al usuario.

Tan es así que en varias sedes ya se han implementado oficinas de Ositran en cada una de las sedes aeroportuarias, entonces ahí vamos a tener mayor presencia. Ese es un tema que nosotros le podemos informar. Efectivamente, estamos atrás, hemos visto algunas deficiencias con cara al usuario en varias sedes aeroportuarias, entonces ahí nosotros próximamente les estaremos informando los resultados de nuestra labor de supervisión en esos aeropuertos.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Continuando con nuestros invitados, seguidamente vamos a dar la palabra al representante de Corpac, la señora Zoila Flor de María, quien seguramente nos va a detallar todos los trabajos que vienen haciendo en Corpac. (8)

Tiene la palabra, por favor.

La señora.— Muchas gracias, señor presidente de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos del Congreso.

Señor congresista Wilson Soto, muchas gracias.

También, señor congresista José Luna Gálvez, señora congresista Susel Paredes, y todos los señores congresistas que nos acompañan ahora.

Igualmente, agradezco a los funcionarios y funcionarias que nos acompañan.

El motivo por el que estamos acá es para ver la situación de la infraestructura y equipamiento de los aeropuertos a nivel nacional.

Venimos con el equipo técnico de aeronavegación, así como aeroportuario.

En este momento, con su venia, señor presidente, por favor, voy a empezar la presentación.

¿Nosotros como Corpac, quiénes somos?

Somos una empresa que brinda servicios de navegación aérea y servicios aeroportuarios, bajo normas técnicas y operacionales, emitidas a nivel nacional e internacional.

Básicamente los dos servicios que brindamos son navegación aérea y aeroportuaria.

Navegación aérea es brindar servicios a operadores de transporte aéreo necesarios para la seguridad de sus operaciones.

Comprende toda la red aeronáutica del Perú. Y estos son servicios que normalmente se dicen que son de lado aire de un aeropuerto.

Asimismo, como servicio aeroportuario brindamos también todo lo que es el lado tierra del aeropuerto, que incluye atención a los operadores, transporte aéreos, cuyas aeronaves se encuentran en tierra, así como a los usuarios que utilizan el terminal aéreo.

Cabe resaltar que solamente comprende aeropuertos administrados por Corpac, que estos son 17 aeropuertos.

Venimos a exponer, como dije, la situación infraestructura.

Nosotros tenemos actualmente como país 35 aeropuertos a nivel nacional, de los cuales 17 son administrados por Corpac.

Como bien lo ha mencionado el gerente de Supervisión y Fiscalización de Ositran, tienen 12 aeropuertos del Perú; Aeropuertos Andinos, cinco; y LAP, un aeropuerto.

Vamos a explicar con el equipo técnico la situación de infraestructura, en este caso aeroportuario a nivel nacional.

Para esto, con su venia, señor presidente, doy pase al gerente central de Aeropuertos, el señor Ronald Espinoza.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra, señor Ronald.

El GERENTE CENTRAL DE AEROPUERTOS DE CORPAC, señor Ronald Espinoza Icaza.— Buenos días, señores congresistas.

Buenos días, señores invitados a la Mesa.

Los servicios que brindamos como Gerencia Central de Aeropuertos, son servicios de pista y plataforma, para recibir los aviones.

En el caso de Cusco, tenemos mangas de servicio.

Servicio de salvamento y extinción de incendios, que son los servicios bomberos aeronáuticos.

Servicio de aviación AvSec, que son los servicios que permiten proteger a las aeronaves de que no ingresen elementos que puedan causar daño a la aeronave.

Y los servicios al pasajero en general, que son *counter* y servicios en general de cualquier aeropuerto.

Como ya se mencionó anteriormente, nosotros operamos en este momento 17 aeropuertos y más de 15 aeródromos.

En el aeropuerto del Cusco, lo que acaba de resaltar, que ya estamos casi a un nivel de operación tipo prepandemia.

Ahí podemos ver cómo fueron subiendo los servicios.

Y también ahí se brindan todos los servicios aeroportuarios y de aeronavegación.

Actualmente, operan todas las líneas aéreas, y tenemos un promedio de 61 operaciones diarias.

Poco a poco hemos ido implementando los servicios después de la pandemia, donde se cayeron prácticamente todos los contratos.

Nosotros, por ser un ente del Estado, lamentablemente los contratos toman un poco tiempo, pero ya se reactivó, ya está la cafetería nuevamente operativa, ya se puso una cafetería en el área de servicios internacionales, ya hay un salón VIP.

Asimismo, todas las tiendas ya se están nuevamente implementando.

Y tenemos como objetivo que antes del APEC, que es en mayo, tener todas las tiendas nuevamente alquiladas e ir mejorando los servicios.

Respecto a los servicios higiénicos que mencionan, ya se ha tomado acción. Se ha contratado a la empresa que da servicios a LAP. Darisa creo que se llama, para tomar el caso. Está en camino a solución.

Asimismo, de acá a mayo toda la celosía, el falso techo. Estamos cambiando la celosía, las luces Led, y el piso.

Sí vamos a cambiar todo el piso, pero necesitamos un poco más de tiempo, porque hay que hacer una licitación, y se va a tomar por lo menos unos seis u ocho meses.

Respecto al cerco eléctrico, que mencionó la señora congresista.

El cerco eléctrico está al 100% en todo el aeropuerto, lo que sucede es que el 70% es de cemento, concreto con alambre de púas en la parte superior, y hay un 30% de malla, que es la que normalmente la paran rompiendo, y que normalmente tenemos que ir activándola, porque la rompen los mismos ciudadanos para cruzar de lado a lado la pista, en la parte frontal.

Constantemente tenemos que cambiar la malla. Y justo se pone malla, no se puede poner el cerco, porque justo es en la parte final donde aterrizan los aviones, por medidas de seguridad.

La malla la golpean y pasa el avión. Si hay una emergencia, puede causar un accidente si ponemos cerco alto ahí.

Es la misma población que cruza en la parte inicial de la pista. Pero sí lo tenemos ploteado.

De los aeropuertos, justo que ha mencionado nuestro acompañante acá en la Mesa, de Ositrán, hemos identificado algunos.

Por ejemplo, Tingo María, si bien es cierto es un aeropuerto pequeño, con la pista de Grass, brindamos todos los servicios, actualmente está entrando ATSA.

Y ahí tenemos un mantenimiento programado para el mes de mayo o junio, que acaben las lluvias para volver a reactivar toda la pista.

Es una pista de Grass, como pueden ver.

Tenemos Jauja.

Jauja es un aeropuerto, enantes estábamos hablando de tamaño de aeropuertos, es un aeropuerto pequeño. A pesar de eso, tiene cuatro vuelos diarios. Tres de LAN y uno de Sky.

Es un aeropuerto que ya está transferido al MTC, porque próximamente van a ampliarlo. Es un aeropuerto que tiene mucha demanda.

El aeropuerto de Andahuaylas.

Todos sabemos, los que estamos presentes, lo que sucedió en Andahuaylas, pero a pesar de eso el 1 de diciembre...

Vemos la foto de abajo, donde está todo roto, las lunas rotas.

Estamos reactivándolo para que en el mes de mayo reinicien las operaciones comerciales.

Para esto, en el mes de diciembre del año pasado realizaron las operaciones militares y de evacuación médica.

En este momento, la pista está operativa. Hay carros de servicio contra incendios y servicio de torre.

Estamos trabajando toda la parte de infraestructura y equipamiento de la torre, y sitio de comunicación, para que en mayo reinicien las operaciones comerciales.

Ya se puso el cerco vivo alrededor.

Aquí, por ejemplo, congresista, hay un cerco de malla, alambre de púas. No hemos podido poner un cerco de muro, porque eso está en el segundo paquete de concesiones.

El aeropuerto de Andahuaylas tiene que ser transferido a Aeropuertos Andinos.

Entonces, esperemos que no haya problemas en Andahuaylas, porque es muy fácil de pasar ese cerco.

El aeropuerto de Jaén.

En este momento, estamos con el MTC viendo la viabilidad para ponerlo operativo a la brevedad posible. El aeropuerto ya está listo.

En este momento, no está funcionando. Justamente estamos viendo con el MTC el tema de la viabilidad de poner asfalto con Provías. Estamos viendo la viabilidad del proyecto.

Caso Yurimaguas, también es un aeropuerto pequeño. Justo no lo supervisa Ositran, porque básicamente es aeropuerto regional, donde vuelan avionetas.

Tenemos muchos aeropuertos de ese tipo.

Otros aeropuertos han puesto fotos por la premura del tiempo, pero tenemos el de Chimbote que está operativo. Pero, igual, hay dos vuelos diarios o vuelos militares.

Igual, en Rodríguez de Mendoza.

Y en la zona de oriente sí es importante rescatar, que tanto Rioja, Juanjuí y Tocache este año estamos poniendo expediente técnico para mantenimiento tanto de la pista como del terminal.

En el sur, tenemos Nasca, que es un aeropuerto municipal, está a cargo del Municipio de Bellavista, nosotros lo operamos.

Y el aeropuerto de Moquegua, que es básicamente operaciones militares, la base de helicópteros.

Y el aeropuerto de Ilo, que es otro que lo tiene Ositran mapeado, donde entra LATAM, pero solo dos operaciones a la semana.

Básicamente por eso no lo teníamos en la primera línea.

Tenemos previsto para este año, 2025 y 2026, un monto estimado en más de 67 millones.

Acá es importante mencionar, así como se mencionó que hay diferentes tipos de concesiones, Corpac como empresa estatal, esto es de nuestros propios recursos. Por eso, probablemente no se puedan hacer inversiones mayores.

Corpac se rige por sus ingresos y egresos, y este es el presupuesto aprobado para mantenimiento en los próximos tres años.

Igual, en terminales. Si bien es cierto el monto puede sonar menor, pero básicamente es mantenimiento.

Nosotros operamos y mantenemos. O sea, ampliaciones o nuevas pistas. Y ampliación de pistas o de terminales, los hace el MTC.

Ahí terminamos. Y los dejo con el señor José Díaz, que ve la parte de aeronáutica.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra, por favor, el señor José Díaz Zegarra.

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE CORPAC, señor José Alberto Díaz Zegarra.— Muchas gracias, señor presidente.

Respecto a la situación de equipamiento aeronáutico a nivel nacional, debemos mencionar lo siguiente.

Nosotros tenemos principalmente sistemas de comunicaciones, que son aquellos que sirven para poder realizar comunicación con los pilotos y con nuestros controladores.

Los sistemas de meteorología, que son sistemas automatizados que sirven para dar información meteorológica, presión del viento, dirección del viento, presión atmosférica, lluvias y otros.

Los sistemas de vigilancia aeronáutica, principalmente son aquellos radares que nos dan la ubicación de los blancos y la posición a nivel nacional.

Tenemos ocho a nivel nacional en estos momentos.

Y los sistemas de navegación aeronáutica, son principalmente sistemas automatizados para aterrizaje instrumental, denominados ILS.

Estos sistemas están distribuidos a nivel nacional. Son exclusivamente para el servicio o la navegación aérea.

Como mencioné, principalmente nos sirven para el control de tránsito aéreo, y se basan en las comunicaciones o telecomunicaciones aeronáuticas, las radioayudas, los sistemas radar, que sirven para vigilancia del espacio aéreo de la FIR Lima, la información aeronáutica y la meteorología.

Estos servicios están plenamente operables. Son mil 611 sistemas que se encuentran actualmente en operación, y cuyo mantenimiento se encuentra a cargo de Corpac.

En este diagrama pictórico podemos ver que estos sistemas en detalle, tenemos muchos de ellos. Por ejemplo, comunicaciones VSAT aeronáutica, que sirve para el transporte de la información de la data Radar específica y exclusivamente para eso.

Sistemas meteorológicos denominados AWOS, que son sistemas automatizados de meteorología.

Los sistemas de radioayudas, los VOR, DMS, que son equipos medidores de distancia, equipos de medición o radiofaros.

Y sistemas también de simulación 3D, que sirven para el entrenamiento de nuestro personal especializado.

Los sistemas de grabación, de igual manera, para poder hacer las grabaciones de las comunicaciones, tanto de fondo como del entorno.

Los sistemas de ayudas visuales principalmente, que son aquellas luces que se instalan en las pistas, tanto en el eje como en los bordes de pista, entre otros, como luces de aproximación y otros, dependiendo también de la complejidad del aeropuerto.

Complementariamente, también hay otros sistemas denominados PAPI, que son sistemas de aproximación visual para poder orientar la senda de planeo visualmente a los pilotos.

Sistemas de comunicación de VHF de alcance ampliado, que es una red nacional de comunicación en VHF, que permite la comunicación de todas las aeronaves en ruta con nuestro centro de control.

Los sistemas, de igual manera, con auxiliares que hay, como el sistema de aire acondicionado, sistemas electrógenos, UPS y otros, también se contemplan en estos servicios.

Actualmente, Corpac ya ha firmado convenios con la OACI, con el Organismo Internacional de Aviación Civil, del cual nosotros somos partícipes **(9)** en cuanto a lo que es el seguimiento a las recomendaciones, que establece y también de las RAP que adopta también estas recomendaciones OACI.

En ese sentido, hemos tomado tres o se ha firmado tres convenios que son denominados PER* que es la identificación del Estado, que está realizando el proyecto el 2023, propiamente el año y la descripción de cada uno.

La adquisición de un sistema radar secundario, para servicio de los que es la vigilancia, que está ahí por un monto de tres millones doscientos diez mil cuatrocientos ochenta y uno; el PER* 23802 un sistema de comunicaciones aeronáuticas, que va a servir para ampliación del Aeropuerto Nacional Jorge Chávez, por cuatro millones setecientos noventa y tres mil setecientos cincuenta y nueve.

El PER 23803 adquisiciones de sistemas de vigilancia de superficie, que es un sistema AMCGS*, es un sistema ATM propiamente para la torre de control, un sistema de radar de superficie y un sistema de multilateración para la detección de todos los blancos que se encuentran sobre superficie en el aeropuerto internacional, esto está por siete millones seiscientos once mil, y tenemos finalmente, perdón, el PER 23804, que es una red de fibra óptica, que también va a servir para poder interconectar todos estos nuevos sensores, que se estarían instalando con estos nuevos sistemas, y el PER 805, que es la adquisición de un sistema de conmutación de mensajes, más conocido como AMHS, por cuatro millones novecientos noventa mil ciento sesenta y dos.

Tenemos ahí una inversión de dieciocho millones quinientos setenta y cuatro mil novecientos veintiuno en dólares americanos, los cuales como, repito, ya están en manos de OACI, los cuales ya ha hecho la publicación de la licitación, el 16 de febrero, para fibra óptica, el de conmutación de mensajes, para el 13 de febrero, y me comunicaron que hoy día, estarían saliendo también publicación para dos proyectos más.

Con respecto a otros proyectos, CORPAC ha hecho toda una serie de gestiones durante el año 2023, para lograr la modalidad CAR, que son Convenios de Adquisición de Recursos, y los recursos nos los está proporcionando el MTC. Qué vamos a lograr con esto; vamos a lograr que mediante esos convenios, se establezcan el desarrollo de estos proyectos de manera integral.

Entonces, se puede apreciar ahí, que ya ha sido inscrito el Código de idea en el sistema de invierte.pe, respectivamente para la reposición de sistema de ayudas luminosas, que nos va a servir para cuatro aeropuertos entre ellos Tarapoto, Maldonado, Talara y Tumbes, por una inversión aproximadamente de treinta y tres millones de soles.

Tenemos el sistema ILS, sistemas de aterrizaje instrumental para Arequipa, Trujillo, Tacna, Iquitos, Chiclayo y Tarapoto, por una inversión aproximadamente de treinta y cinco millones de soles.

La reposición de un sistema VSAT que son sistemas de comunicación satelital, que van a ir en nuestros nodos radar, para traer esta información, por treinta y dos millones, y la reposición de sistemas meteorológicos automáticos denominados AWOS, en Trujillo, Pisco, Chiclayo y Tarapoto. Eso por una inversión de ciento trece millones.

Actualmente, nos encontramos realizando los sustentos necesarios, para las autorizaciones respectivas y poder realizar los convenios de adquisición de recursos.

Y luego, tenemos otro proyecto, también que lo vamos a desarrollar con recursos propios para este año, que es la adquisición de 21 sistemas de grabación, que se van a distribuir a nivel nacional, en diferentes aeropuertos, esto por veintitrés millones quinientos sesenta mil.

El convenio en este caso, es distinto a los anteriores, es un convenio específico.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, al señor José Díaz por su exposición.

No solicita la palabra la gerente general de CORPAC, tiene la palabra, por favor.

La señora .— Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, quedamos a esperar las preguntas y dudas que tengamos que hacer para aclarar.

El señor PRESIDENTE.— Vamos a continuar después. Quisiera también dar la palabra a nuestro representante de gerente de Asuntos Públicos y Cumplimiento Regulatorio de LAP, en ese sentido, yo creo que termina su participación.

Vamos a hacer algunas preguntas.

Tiene la palabra, la señorita Milagros Montes.

LA GERENTE DE ASUNTOS PÚBLICOS Y CUMPLIMIENTO REGULATORIO-LIMA AIRPORT PARTNERS, señora Milagros Montes Morote.— Buenas tardes, muchas gracias, señor presidente de la Comisión de Defensa del Consumidor, muchas gracias, a los señores congresistas también que nos escuchan, y gracias, por la oportunidad de hacer esta presentación.

La hemos traído ahora, para mostrarles cuál es el avance que tenemos actualmente en el proyecto de ampliación del aeropuerto.

Empezamos, por favor.

En el aeropuerto, Lima Airport Partners, es una empresa peruana que está conformada por dos socios Fraport, que es el socio

principal, y el IFC, que es el brazo financiero del Banco Mundial.

Aquí podemos apreciar, cuál es estatus actual del proyecto de ampliación, ya tenemos la segunda pista de aterrizaje y despegue construida; la nueva torre de control de la misma forma, ya está terminada; tenemos pendiente el reemplazo de los vidrios, que se estima que para agosto de este año, debe concluirse, y con CORPAC, esta vez listos en la capacitación de los controladores aéreos, para la operación de las dos pistas.

En ese trabajo viene haciéndolo CORPAC.

El nuevo terminal, tenemos un avance del 74% como ya lo dijo el ingeniero Jaramillo, de Ositran, hemos anunciado que para diciembre de este año, ya podemos inaugurar el nuevo terminal, si contamos con todo el apoyo de las entidades del Estado, también que tienen que ir de la mano y al mismo ritmo que nosotros.

La capacidad del nuevo terminal a finales de este año, va a ser para treinta millones de pasajeros, y para finales del 2025, para cuarenta millones de pasajeros.

Y también tenemos implementando el concepto de Ciudad aeropuerto, que será la primera y única en Latinoamérica a la fecha, donde se va a desarrollar distinta infraestructura ejecutada por terceros, va a ser una inversión adicional a la que pueda efectuarla hasta el momento; se va a desarrollar un Parque logístico, que ya se viene construyendo, está en la etapa final, y próximamente debería estar aperturando de las operaciones; la planta de combustible que también ya está en ejecución y para fines de este año debería de estar completada; el día de hoy, justamente se ha dado el inicio de la construcción del Hotel 5 estrellas, que va a estar ubicado en lo que se llama la Ciudad aeropuerto; un centro de carga también para finales del 2025 y otras de infraestructuras adicionales.

El monto de inversión de LAP, directamente inversión privada son más de dos mil millones de dólares y en el caso de los terceros, hasta finales del 2030, va a ser aproximadamente trescientos ochenta y ocho millones de dólares, adicionales.

Aquí tenemos un video que quisiera mostrarles, por favor, donde van a poder ver los avances del nuevo Jorge Chávez.

—Proyección de un video.

Aprovechamos para hacer extensiva una cordial invitación, señor presidente, señores congresistas, para que puedan visitarnos al proyecto de ampliación.

Bueno, esto es una vista panorámica de todo el área de ampliación, hacia el lado derecho, podemos ver el terminal actual y hacia el lado izquierdo, es todo el áreas de ampliación, que en total tenemos novecientos treinta y cinco hectáreas, que es equivalente al distrito de Miraflores, para que puedan tener una

idea, en el medio, en el centro en medio de las dos pistas, se encuentra el nuevo terminal, todo lo que está en azul, es la infraestructura que está invirtiendo LAP y todo lo que está en amarillo, son las inversiones que están haciendo los terceros y que comprenderá, todo lo que es la Ciudad aeropuerto.

Esta es otra vista panorámica del campo aéreo, fotografías, que ya hemos visto en el vídeo también.

El[...?] puerto, estos son los proyectos que ya hemos adjudicado en el año 2022, 2023, como les comentaba ya tenemos en ejecución en la etapa final de la primera fase, el Parque logístico, que esta hacia el lado norte, es el punto A, que pueden ver ahí en el *slide*, el punto B, es el nuevo Hotel, Costa del Sol es la empresa adjudicada, que el día de hoy a iniciado ya la construcción de un Hotel 5 estrellas, que estará para el 2025.

La nueva planta de combustible, es la que está en el punto C, que también ya está en ejecución y para finales de este año va a estar lista, la zona de carga sur, es el punto B, que también ya ha sido adjudicado a la empresa ICSA y que también ya está en ejecución, y estacionamientos que va a ejecutar la empresa Los Portales, es todo el lado del punto D.

Esta es una vista de la proyección de a futuro, que se espera de desarrollo para lo que es la Ciudad de aeropuerto, es una vista mirando desde el nuevo terminal, hacia el lado izquierdo va a estar el Hotel 5 estrellas que le comentaba, que ha iniciado la construcción el día de hoy, y para el siguiente año, va a estar un Hotel de 3 estrellas, que también ha sido adjudicado a Costa del Sol.

Se espera de que próximamente pueda haber un edificio de oficinas, hacia el lado derecho, y todo un desarrollo a futuro, que está pendiente todavía de adjudicar.

Lo que se vienen construyendo, son las playas de estacionamiento que están a los costados y la vía peatonal, que es en la parte, en medio de la Ciudad aeropuerto.

En esta parte, queremos comentar cómo está la conectividad terrestre alrededor del nuevo Jorge Chávez, que es una preocupación y ponemos aquí en la Mesa, para todos estar al tanto de lo que viene pasando; el puente Santa Rosa, que es la entrada definitiva y el único acceso al nuevo terminal, no ha sido construido a la fecha. Eso está retrasado y el MTC, va a implementar dos puentes temporales, dos puentes modulares temporales, que según lo que nos han informado, estarían listos para octubre de este año.

El nuevo aeropuerto, estará listo para diciembre de este año, así que esperamos que los puentes temporales se terminen y se cumpla con el cronograma, para poder dar inicio a las operaciones en diciembre, de este año, y mejorar el servicio y favorecer a muchos usuarios y pasajeros tanto nacionales como extranjeros.

El puente Santa Rosa, según la última información que dio el ministro de Transportes, estaría listo a finales del 2026, pero todavía no tenemos una información oficial y se ha adjudicado o se ha acordado con la empresa PMO de Francia, que es la encargada de la construcción de la vía expresa Santa Rosa, quien es la que va a ejecutar este puente de Santa Rosa, y luego, al 2030 según también información que se estima llegaría el Metro al nuevo terminal, **(10)** no se ha planificado la llegada del metro a la fecha, al terminal, sin embargo, nosotros hemos reservado un área exclusiva para una estación de metro, cerca del nuevo terminal.

Siguiente, por favor.

Como LAP, nosotros hemos cumplido con hacer los ingresos que van a conectar al puente Santa Rosa, aquí se puede ver una fotografía del río Rímac, y todos los viales que se han construido ya, tenemos listo, simplemente para a la espera de que llegue al puente Santa Rosa, ahora con los puentes temporales, vamos a construir vías internas adicionales, que no las teníamos previstas, pero con esta implementación de estos puentes temporales, las vamos a ejecutar.

Siguiente, por favor.

Este es lo que les comentaba, el diseño de los puentes temporales, esa iguerella invertida, que se puede ver al centro del *slide*. Luego de terminada los puentes temporales, también se cerraría la avenida Morales Duárez, hacia el lado oeste, o sea, hacia el lado que da hacia la avenida Gambeta, es una preocupación también, porque recordemos que en la avenida Faucett, también se va a desarrollar, lo que es la línea dos, ramal cuatro del metro. Y también va a ver cierre de esa avenida.

Entonces, va a estar cerrada parcialmente la avenida Faucett, la avenida Morales Duárez, la avenida Santa Rosa con la ejecución del puente Santa Rosa.

Entonces, todo el tráfico va a ser más caótico de lo que a la fecha ya lo conocemos, el nivel de servicio que se estima para este tráfico vehicular, sería el E y F. que es crítico, y nosotros siempre pedimos de que haya un ente articulador, que pueda tener mapeado y hacer seguimiento a la totalidad de proyectos que se van a ejecutar, no solo del aeropuerto, sino alrededor del aeropuerto y en el mismo Callao.

Que van a ser de manera simultánea, y muchas veces el cierre de vías, también va a ser de manera simultánea y en paralelo.

Por lo tanto, los planes de desvíos, deben estar muy bien coordinados con las autoridades, para no afectar en gran medida a los usuarios, sobre todo en el aeropuerto, porque tienen horas necesarias para llegar, previas a sus vuelos y podrían perder los vuelos.

Siguiente, por favor.

Otra forma de mejorar la capacidad de la infraestructura, es mejorando los procedimientos frente a la infraestructura, porque tenemos, podemos tener grande infraestructura, mucha modernidad, pero si no mejoramos los procedimientos operativos, esta capacidad no puede potenciarse al 100%.

Aquí, a la izquierda, podemos ver, por ejemplo, las cuatro etapas de un vuelo, desde que sale del aeropuerto de origen, hasta que llega al de destino, se encuentra en ruta y luego empieza la fase de acercamiento hacia la pista de aterrizaje; y es ahí donde deberían mejorarse los procedimientos.

Actualmente, Corpac, como ya se ha explicado, es el que lidera y el que opera la torre de control, mantiene un procedimiento donde la distancia entre avión y avión.

Una vez para aterrizar es de cinco millas cauticas, que es lo que se conoce, que equivale aproximadamente a cinco minutos de distancia entre aeronave y aeronave.

Como vamos a ver más adelante, en otros aeropuertos a nivel mundial, esa distancia es mucho menor, y en algunos hasta solo 2.5 millas náuticas en algunos aeropuertos de Europa.

Lo que mejora, evidentemente la capacidad y el número de operaciones en pista.

Siguiente, por favor.

Este es un gráfico, donde se puede apreciar la distancia entre dos vuelos, con 2.5 millas náuticas, que es aproximadamente unos 2, 3 minutos.

Sin embargo, en otros aeropuertos es posible, y aquí también estamos seguros que va a ser posible, y eso responde a la preparación, a la capacitación constante de los controladores, el número suficiente de este equipo de personas.

Si en otro aeropuerto se hace, también estamos seguros que el Perú puede ser capaz de lograr ese reto, y no quedarnos retrasados, respecto de otros aeropuertos a nivel mundial.

Siguiente, por favor.

Bueno, y lo que se viene también a futuro, este *slide* queremos mostrarle, que ya en otros aeropuertos se están haciendo pruebas de torres digitales, utilizando cámaras de alta definición, y Algoritmos de Inteligencia Artificial que pueden identificar, como podemos ver en la fotografía inferior derecha, las aeronaves simplemente con el algoritmo de inteligencia artificial.

Esto definitivamente no significa de que va a reemplazar la capacidad y el control humano del personal de torre de control, sin embargo, si va a ser de gran ayuda, poder potenciar la seguridad, sobre todo.

Y la capacidad de este personal de controladores, con recursos tecnológico, que puede facilitar la tarea.

Siguiente, por favor.

Cómo contribuimos al desarrollo de la región Callao y al país.

Siguiente, por favor.

No solo como aeropuerto, sino como ecosistema.

El aeropuerto es todo un ecosistema, porque no solamente opera Lima Airport Partners, sino también tenemos según estudio de apoyo consultoría, que se hizo en el año 22, tenemos 156 empresas que operan en el aeropuerto, de las cuales 13 son instituciones públicas y 41 aerolíneas y 10 servicios de plataforma.

Además de servicios comerciales, de limpieza, transporte terrestre, etcétera.

El ecosistema del aeropuerto, es un potencial que va a ir creciendo con el proyecto de ampliación.

Como ya les dije, la inversión que va a hacer LAP, es cerca de los dos mil millones de dólares, y la inversión de terceros, es aproximadamente 380 millones de dólares.

Lo cual sumado a lo que ya se tienen el ecosistema actual, el nuevo aeropuerto va a producir más de 2350 millones de inversión.

Siguiente, por favor.

En este estudio de apoyo consultoría, también se hizo una evaluación de cuál es el impacto económico que este ecosistema del aeropuerto genera. Y lo que podemos ver aquí es, el impacto en el producto bruto interno y el impacto en el empleo.

En el impacto en el producto interno, vemos que, en el 2023, era de 1340 millones, respecto a lo que va a hacer en el 2025, que se proyecta que va a superar los mil quinientos millones de dólares.

Y respecto del empleo también del 2023, teníamos 101 000 puestos de trabajo; y para el 2025, con el nuevo terminal y nuevo aeropuerto, vamos a superar el 20% teniendo más de 121 000 puestos de trabajo.

Siguiente, por favor.

Respecto de la competencia de otros aeropuertos a nivel regional.

Aquí podemos ver en Sudamérica, competimos con otras ciudades por el movimiento, no solo de personas, de pasajeros, sino también de carga.

Entonces, aquí tenemos que poner atención, las cuatro mayores aerolíneas que tenemos actualmente por volumen de pasajeros y flotas son: LATAM, Copa Airlines, Avianca y Aeroméxico.

LATAM, tiene tres hub: Santiago, Lima y en Huarulho Brasil.

En el caso de Copa, su centro de operaciones está en Panamá.

En el caso de Avianca, está en Bogotá, en el aeropuerto El Dorado y también en El Salvador.

Y en el caso de Aeroméxico, se encuentra en la ciudad de México, su centro, su base de operaciones.

Como pueden ver, Lima no es el único hub a nivel regional, tenemos competencias de varios hub alrededor nuestro, que compiten, como decía, no solamente por los pasajeros, sino también por carga.

Entonces, tenemos que ponernos al ritmo de esos otros aeropuertos, no solamente en infraestructura, sino también en operaciones y procedimientos operativos.

Siguiente, por favor.

Aquí el Callao, tenemos que resaltar, es el único lugar en el Pacífico sur, donde tiene su puerto y aeropuertos principales, a escasos tres kilómetros de distancia, lo que difiere mucho de otros aeropuertos que son competencia directa también del Jorge Chávez.

En el caso del aeropuerto de El Dorado, su puerto está a 340 kilómetros; en el caso del de Quito, a 415; en el caso de Santiago con respecto de Valparaíso, se encuentra a 120 kilómetros de distancia.

A diferencia nuestra, el Callao, el Jorge Chávez, se encuentra a tres kilómetros del puerto del Callao y está a 75 kilómetros nada más del megapuerto de Chancay.

Lo que es un potencial muy grande para el desarrollo económico, no solo de la región Callao, sino como país.

Ahí al lado derecho, podemos ver un comparativo, respecto de los aeropuertos de Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile, respecto de varios aspectos, como un aeropuerto moderno con el nuevo aeropuerto lo vamos a tener, al igual que los otros aeropuertos.

Si vamos a estar bien conectados con la ciudad, a diferencia de los otros aeropuertos, en nuestro caso, es la respuesta negativa, cosa que tenemos llamar la atención, y también que las autoridades pongan atención de este tema, porque es bastante importante, no solamente respecto de los otros países, y comparativamente hablando, sino respecto de los usuarios y los pasajeros en general.

Ciudad aeropuerto, como decía, respecto a estos otros aeropuertos, Lima va a ser la única ciudad aeropuerto en la región, zonas económicas especiales en puertos y aeropuertos.

Los otros aeropuertos cuentan en estos países, con zonas económicas especiales o zonas francas.

En el caso de Perú, no. Entonces, también se debe trabajar en ese aspecto.

Sabemos que en el Congreso ya están trabajando un proyecto de ley sobre este tema, va a ser importante que se siga revisando

y evaluando, para que finalmente pueda ser actualizado y pueda ser aprobada esta norma en su momento.

Y respecto de la amplia infraestructura para capital de negocios. en el caso de no se ve ahí, con el cuadrado que se puede ver, pero si se puede reducir, si se puede minimizar el cuadrado, para que se pueda ver la comparación de todos los aeropuertos.

En el caso de amplia infraestructura para la inversión de terceros, solamente cuentan con esa facilidad el aeropuerto de Panamá y Chile, a diferencia de Perú, que no lo tenemos.

No hay atractivo, no hay incentivo para que los terceros vengan a invertir, al Perú.

Siguiente, por favor.

Entonces, como decía, el desarrollo y la apertura del puerto de Chancay, va a dinamizar todo la costa central del país, y va a complementar las actividades del Callao.

El Callao, actualmente es la plataforma logística más importante del país, tiene el 72% de carga marítima y el aeropuerto Jorge Chávez, el 90% de carga aérea.

Y con el aeropuerto de Chancay, la gran inversión que va a tener, entendemos que la primera fase tiene mil seiscientos millones de dólares; y para su segunda etapa, más de tres mil millones de dólares de inversión privada también.

Entonces, esto va a dinamizar y va a hacer viable el desarrollo económico del país.

Pero para esto también es importante la conectividad, porque de nada sirve que se reduzcan los tiempos de traslado de los barcos y que lleguen a Chancay, y cuando va a tomar de tres a cinco horas llegar al Callao, por el tráfico y la mala conexión que puede haber a los alrededores.

Ese es un tema importante que se debe tener en cuenta.

Siguiente, por favor.

Eso sería todo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, por su exposición al representante de LAP, yo creo que nuestra sesión ha sido bastante provechoso, bastante dinámico, y yo agradecerles a cada uno de ustedes.

Yo creo que cada uno tenemos nuestra tarea, nos pide la palabra el congresista José Luna y también la congresista Paredes.

El señor LUNA GÁLVEZ (PP).— Presidente, por su intermedio, quisiera preguntar a la gerente, que nos remita, nos hemos enterado recién de alguna empresas del estado como Petroperú, que tiene una suerte de beneficios, que donde el sindicato y los funcionarios se ponen de acuerdo para obtener beneficios,

definitivamente rompe toda la estructura de la remuneración del Estado. O sea, ganan más que el presidente de la república.

Entonces, en ese caso, quería saber si nos remita, presidente, si esto mismo está pasando en Corpac, si los sindicatos siguen avanzando y presionando y chantajeando y logrando lo que han logrado en Petroperú, porque lo han quebrado.

Si eso es así, entonces, por favor, remítanos, porque me ha llegado información, de que un oficial de controlador de fauna gana, 65 900 soles mensuales.

Un controlador de tránsito radar, llamado García Romero, gana 59 922.

Un supervisor 55 700, Samaniego Bribao.

Un controlador de, Cabrera Castro, 53 000; y esto sin los otros beneficios sindicales que justamente quisiera saber, para sumar todo eso, porque esto se va hasta duplicar.

Por eso quisiera que tener clara, porque al final esto lo pagamos todos nosotros, todos los consumidores con nuestros impuestos pagamos esto. (11)

Entonces, y otro tema importante, ¿qué han hecho con respecto a la falta de estos señores controladores?, ¿qué cosa van a hacer?, ¿vamos a seguir así dando un mal servicio en el control y que una huelga separe todo?, ¿vamos a seguir o qué acción vamos a tomar?, ¿qué podemos hacer del Congreso para poder bajar esto, solucionar este problema?, porque si esto es así vamos a tener problemas en el Congreso.

En la Comisión de Presupuesto analice muy bien esto, cuando presidí la Comisión de Presupuesto, y encontré que no tenían control, ni Petroperú ni Corpac. Recién ha ingresado a la Comisión de Presupuesto para poder revisar y analizar todos sus gastos, o sea, que recién ha entrado a control, estaban totalmente descontrolados y por eso es que está ocurriendo lo que está ocurriendo.

Por eso es que recién está saltando y el país recién se está enterando de cómo empresas, como Petroperú, pueden dar todos esos beneficios que no existen en la administración pública porque ganan más que el Presidente, más que cualquiera y no pasa nada y encima sigue, sigue, sigue y tenemos que seguir financiando empresas.

Por eso es importante, Presidente, que nos remita esa información, para al final tener una información clara.

Aparte de esto, cuántos ingresos más tienen, porque si sigo el marco de Petroperú, estos señores están ganando como 150 mil soles. Entonces, por eso es que necesitamos esa información, por favor, para tomar acciones y ver qué cosa hacemos como Congreso de la República para solucionar el problema de las empresas que son del Estado, pero funcionan como una isla.

El caso de Petroperú nos ha alertado, pero esto yo lo había visto, les digo, en la Comisión de Presupuesto cuando encontré que no tenían ningún control.

Ya ingresaron a hacer control presupuestalmente, pero ahora falta que entremos a detalle y veamos qué hacemos para que tengan un sueldo decoroso, pero normal, porque esto ni siquiera a nivel internacional ganarían esto.

Muchas gracias, Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista José Luna, por su participación.

YO creo que usted toca un tema muy importante. Precisamente nosotros queremos que nos aclare, por ejemplo, sobre ese tema el Ministro de Transportes y Comunicaciones, que es el ente rector, que Corpac también es parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y nosotros hemos llamado para que venga al Parlamento. Estoy seguro que esta semana el Presidente del Congreso seguramente va a someter la admisión de voto de moción de interpelación contra el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Y, bueno, aquí el Parlamento tiene que fiscalizar y también nosotros tenemos que hacer el control político. Si nosotros no vamos a hacer nuestro rol, entonces tampoco, es como que aquí no pasó nada.

Entonces precisamente, congresista Luna, nosotros, esta comisión, que hoy día estamos tocando diversos temas, el 4 nosotros le convocamos al señor ministro de Transportes y Comunicaciones y no vino, y ha estado el gerente de Corpac. Entonces, yo creo que hay muchos interrogantes que tienen que responder aquí ante el Parlamento.

Nosotros podemos hablar de repente un montón de cosas, pero, lamentablemente, la situación, si hablamos de los turistas, cómo está la imagen del Perú, entonces seguramente voy a ahondar más el tema.

Le vamos a dar la palabra a la congresista Paredes.

La señora PAREDES PIQUÉ (CD-JPP).— Presidente, en el mismo sentido que el congresista Luna ¿no?, ¿nos puede decir cuántos controladores hay ahora mismo? ¿Hay una escuela?, ¿cuál es la formación?

Yo he recibido por las redes algunos comentarios de personas que me dicen: "yo tengo todo, pero no hay concursos". Entonces, tenemos una cantidad de controladores tan pequeña que estamos en sus manos totalmente.

La otra es, por ejemplo, cuando los controladores deciden que van a despegar los aviones con una frecuencia digamos más larga, haciendo un caos completo, ¿quién autoriza eso?, ¿ellos por su cuenta nomás dicen: "bueno, van a despegar ya no cada tres

minutos, sino cada ocho", entonces la gente que se vaya al diablo. ¿Quién es el órgano técnico que le dice: "señores, eso que ustedes están diciendo no se puede hacer"?

Porque si no entonces... Claro, LAP trata de hacer todo lo mejor que puede, pero ¿qué hacen si le alargan la frecuencia de los despegues? Un caos completo el aeropuerto. Y no le agregamos ahí porque no es su competencia, pero Migraciones es otro tema, los pasajeros. Aunque eso ya no es ni LAP, ni ustedes, pero ya aprovecho, tal vez hay que llamar a Migraciones, sugiero, solicito, señor Presidente, para que vea el tema.

Por ejemplo, a la hora que salimos del país, los peruanos o los extranjeros que nos visitan, hay momentos en que es un caos. La vez pasada yo he ido y no he ido porque a los congresistas nos hacen pasar, entonces yo no he ido y he hecho mi cola, hecho la cola y ¿qué ocurre? Ya muy bien, cuando yo he pasado digamos que era un tiempo razonable, pero dicen que cuando se cae el sistema de requisitorias, ya el caos es, ustedes de LAP deben saber, es un de madre completo.

Entonces, qué cosa se puede hacer, porque son muchas instituciones juntas que a la hora de dar el servicio, el pasajero no dice: "ah, esto es culpa de Corpac, esto es culpa de Migraciones, esto es de LAP", sino dicen: "el aeropuerto de Lima es una desgracia, y si te toca que se cae el sistema de requisitorias, entonces ya es un caos completo.

O sea, ¿cuántos controladores hay?, ¿cuál es el criterio técnico, digamos la escuela, la formación que se requiere?, ¿dónde se da esa formación?

¿Hay relación entre los contralores anteriores, o sea, son hijos? ¿Los controladores de ahora tienen alguna relación familiar con controladores anteriores? ¿Hay hijos de controladores que son controladores? ¿Por qué no se abre el número de plazas para más controladores?

Y, finalmente, ¿con qué criterio se aprueba o no se aprueba, o solo estamos a merced de que a los controladores se les ocurre un día, o para castigarnos a toda la gente deciden que despegan cada ocho minutos?

Gracias, Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Paredes.

Yo creo que usted también toca un tema muy importante. Estamos precisamente hoy día tocando temas, por ejemplo, con el tema de la exposición de LAP, vamos a tener un aeropuerto más grande, pero tenemos el problema que no hay controladores. Entonces, ahora en noviembre tenemos el tema del Foro de APEC, que van a venir 21 países de diferentes partes del mundo y cómo va a encontrar al Perú.

Se supone que la imagen del país, bueno, espero que, yo le voy a pedir a la gerente general de Corpac, espero que esas fechas,

por favor, que no haya huelga de los controladores aéreos, porque también vamos a tener no solamente aquí en Lima, vamos a tener APEC en las regiones, en Arequipa, en Cusco, Trujillo y en Pucallpa. Entonces, esa es la imagen de nuestro país.

Aquí nosotros como Comisión de Defensa del Consumidor siempre estamos velando por los intereses de los usuarios, por los consumidores, y yo agradezco a la congresista Paredes, al congresista José Luna, que siempre están pendientes en esta comisión.

Entonces nosotros no hacemos de repente con el afán de fastidiar a las autoridades, aquí hemos llamado hoy día, por ejemplo, queríamos saber cómo está el tema de los aeropuertos concesionados.

Bueno, aquí el gerente general, señor Francisco Jaramillo, nos ha manifestado una serie, pero necesitamos también como comisión, tenemos que exigir, porque si bien es cierto los aeropuertos que están concesionados tienen que también hacer mejoras.

Por su parte Corpac, si bien es cierto, nosotros sabemos el 1 y 2 de febrero hemos estado en caos total, hay que decirlo así, ahora qué vamos a hacer. Si este aeropuerto, por ejemplo, a partir de diciembre va a funcionar, entonces tenemos ese problema de que hay un círculo cerrado, pocos controladores, entonces qué vamos a hacer frente a eso. Entonces, esa es la gran pregunta.

El otro tema, si bien es cierto la empresa privada también hace un tremendo esfuerzo, nosotros vamos a visitar el aeropuerto Jorge Chávez seguramente para ver el avance físico. Espero también, quiero invitar a los congresistas, a José Luna, la congresista Paredes también nos pueda acompañar. Yo creo que es importante que nos podamos involucrar en el mismo sitio y así también constatar cómo está el avance, porque a veces de repente yo puedo hablar muchas cosas en papel, pero el tema es en los hechos.

Entonces, yo solamente pedirles, igual, yo creo que cada uno, cada sector que haga su trabajo, ¿no es cierto? Entonces, yo creo que aquí, desde el Congreso de la República, también nosotros, es parte de nuestro trabajo, no es un afán de repente molestar, incomodar a alguien y para eso la población nos ha elegido.

Ahora, si alguien no vela por los intereses de los consumidores, quién va a ser. Por eso, precisamente esta comisión, la Comisión de Defensa del Consumidor para eso se ha creado, no solamente son temas del aeropuerto, hay muchos aspectos.

La verdad que yo como presidente hemos estado hace poco, por ejemplo, en Tumbes con el congresista Luna precisamente viendo el tema de servicios públicos, como la energía eléctrica, de

agua. Entonces, son temas bastante amplios, entonces estamos ahí recorriendo el país también porque así conocemos la realidad.

Porque yo como joven parlamentario la verdad que tengo toda la energía, así que puedo levantarme tan temprano e ir, pero muchas veces también he quedado varado, hasta el vuelo me ha dejado, así que tenía que llegar por tierra, como es el caso, a Amazonas, como diez horas de viaje de noche ¿no?

Entonces, yo les agradezco de verdad a cada uno de ustedes...

La GERENTA GENERAL DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTO Y AVIACIÓN COMERCIAL (CORPAC), señora Zoila Flor de María Terry Soto.— Señor Presidente, pido la palabra, por favor.

El señor PRESIDENTE.— De repente nos va a precisar más la gerente general de Corpac.

La GERENTA GENERAL DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTO Y AVIACIÓN COMERCIAL (CORPAC), señora Zoila Flor de María Terry Soto.— Con su venia.

Muchas gracias, señor Presidente; muchas gracias también la ocasión de sus preguntas e inquietudes, porque nos ayuda también a aclarar los puntos que, efectivamente, han puesto en esta mesa, en esta comisión.

En principio, un poco yendo al tema de... Nosotros somos una empresa, una empresa que generamos nuestros propios ingresos a través de los servicios, estamos regulados a través de un presupuesto con Fonafe. Nosotros hacemos anualmente nuestra planificación y presupuesto cada año y lo aprobamos, y hay como toda empresa modificaciones anuales en las cuales incorporamos los ajustes.

En segundo lugar, nosotros como empresa, Corpac es una empresa pública en la cual brinda una seguridad, eso es lo primordial, seguridad tanto en la aeronavegación como aeroportuaria en los aeropuertos que hemos administrado. Pero aeronavegación al 100% a nivel nacional.

Con respecto al tema de los sindicatos, Corpac cuenta con seis sindicatos actualmente y cada uno de los sindicatos son sindicatos especializados.

Corpac es una empresa de 80 años y sabemos que en el sector público también, a medida que han ido cambiando los gobiernos a través de los años, pues cada sindicato ha operado y ha estado bajo ciertos contextos ¿no?

En este caso, actualmente esta administración, porque somos una nueva administración en Corpac, desde el año pasado nosotros, la mayoría, hemos ingresado a partir de junio del año pasado, estamos viendo qué desfases hay con respecto a temas de infraestructura, a temas de personal, a ciertas atenciones que nos amerita como gestión, y eso es lo que tenemos que hacer, es una gestión.

Con respecto a los sueldos sindicales, lo que ha mencionado el congresista José Luna, quiero aclarar que sí hay en ciertas formas, lo que usted dice puntualmente, los sueldos no son mensuales, nosotros nos regimos a un tema de un [...?], que son máximo 300 mil soles anuales.

Y con respecto a lo que usted pueda tener información, voy a acercar la información correspondiente para hacer la aclaratoria, pero yo quisiera dejar claro que ese es el máximo que se gana a través de un lineamiento con Fonafe.

Sí hay en temas de personal que vienen con las dos anteriores, con pagos del 2012, 2013, que han ganado y son partes de laudos anteriores. No sé los casos exactamente, que usted ha mencionado. Es decir, le puedo mandar la información, pero básicamente nosotros nos regimos con un límite de sueldo.

Luego, con respecto a los controladores aéreos, nosotros sabemos que hay una capacidad que tenemos de controladores aéreos en los cuales no cubren. Ahora...

Ya.

Nosotros tenemos 73 controladores aéreos en centro de control. No voy a decir torre. En total, yo le puedo pasar los números exactos, **(12)** no hay problema, pero voy a hablar del Centro de Área de Vigilancia que es donde tenemos el déficit.

Son tres etapas las que hay actualmente en el tema de control de tránsito aéreo, uno es la torre de control, la otra es el área de aproximación y la otra es la zona radar.

En la zona de radar, que es el área por vigilancia, es donde actualmente tenemos 73 controladores, se rige solamente acá desde Lima se hace a nivel nacional y ahí es donde sí, tenemos un déficit y en el cual nosotros actualmente tenemos cursos que estamos dictando, ahora justo va a terminar en este mes un curso de vigilancia en el cual se van a incorporar ocho controladores aéreos en la zona de radar a partir de abril y estamos iniciando, el día de hoy se ha iniciado el curso, lo comenté en la comisión anterior, el día de hoy se está iniciando un curso, nuevamente también para radar, en los cuales esperamos que salga, van a estar 13 personas de las cuales esperamos que se gradúen los 13 o 10. Vamos a hacer el seguimiento en ese sentido.

Adicionalmente a ello, el año pasado hemos emitido dos cursos básicos de especializaciones, uno en el mes de setiembre con especializaciones aeronáuticas, que son comunicaciones, meteorólogos y la otra, hemos iniciado también a finales del año pasado con controladores de tránsito aéreo, la capacidad, los ingresantes han sido 72 el año pasado en el curso básico y este año, también estamos sacando un curso, ya hemos empezado la convocatoria incluso para 80 vacantes, vacantes becas, 80 becas para también control de tránsito aéreo.

Entonces, estamos en esta gestión, sacando adelante.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, nos pide la palabra la congresista Paredes.

La señora PAREDES PIQUÉ (CD-JPP).— Entonces, lo que no me ha contestado es o no me ha dicho, mejor dicho, cuál es el número que necesitamos para que nadie tenga horas extras y para que exista un número suficiente, para que cuando alguien se enferme o vaya de vacaciones, los otros no tengan que trabajar el doble, poniendo en peligro la vida de todas las personas que vamos en el aeropuerto y la otra, tampoco me ha contestado o no me ha contestado, si hay controladores que son hijos de otros controladores que han sido anteriormente.

Por favor.

El señor PRESIDENTE.— Por favor.

La GERENTE GENERAL DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Zoila Flor de María Terry Soto.— Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— También para que haya una sola respuesta, congresista Luna nos pide la palabra también.

Sí, tiene la palabra el congresista Luna.

El señor LUNA GÁLVEZ (PP).— Para que, aparte de eso, no me ha contestado que me indica que tiene un tope, pero yo tengo las planillas y le estoy dando nombres y montos exactos, entonces, hay que ver qué pasa, porque eso de los topes yo lo conozco hace años, pero la administración pública somos muy *cómo sacarle la vuelta*.

Yo, lo que quiero saber, entonces, tampoco me ha dicho que me va a remitir la relación de todos los beneficios que han logrado durante años estos señores, que es lo que nosotros queremos saber para cuantificar realmente cuántos son los que están recibiendo, porque esto es una partecita.

Durante años han ido acumulando, acumulando, no les estoy diciendo que es en su período que usted lo ha dado, no, pero ha venido acumulando y tenemos que conocer la realidad, porqué, porque recién estamos investigando a Petroperú y estamos encontrando más cosas y si vamos a seguir, vamos a encontrar más cosas, entonces, por eso queremos ahora que ustedes están nuevos levanten la alfombra y veamos todo.

No le estamos diciendo que usted tiene la culpa de nada ni ninguno de ustedes, pero necesitamos saber de qué estamos hablando y para ver cómo planteamos una solución para ayudar a que la empresa se vuelva realmente eficiente y eso es lo que no está ocurriendo en el Perú, nuestras empresas, todas, son ineficientes. *Yo gano mi plata, que recibo*, eso es puro cuento. Eso le digo como gerente y como economista.

De esto yo conozco y muchos años hemos estado en este Congreso y ha habido unos *lobbies* inmensos para sacar a Petroperú, a

Corpac, de todos, todititos ellos a otro lado y acaso ha habido una fiscalización y una auditoría. No.

Por eso es que estamos recién levantando la alfombra, levantémosla pues y veamos qué cosa es lo cierto y definamos lo que le dice la congresista, ¿cuántos son los que necesitamos para no tener problemas de presiones?, ¿cuántos?, entonces, definamos de una vez porque se nos viene un nuevo aeropuerto inmenso, se nos viene el..., entonces, ¿han calculado el impacto que va a tener el Muelle de Chancay en el aeropuerto?, ¿cuánto?, por eso, no me ha mencionado nada de eso.

Yo soy un economista y conozco mucho de presupuesto e impacto de esto. Esto va a impactar. ¿En cuánto va a impactar al aeropuerto? ¿Cuánto va a mover? ¿Vamos a seguir manteniendo los seis minutos, ocho minutos, o no vamos a volver internacional? y, ¿para volvernos internacional cuánta gente necesitamos y cuánta tecnología necesitamos?

O sea, que hay bastante trabajo por hacer, pero, porqué, porque nos vamos a convertir en el centro de Sudamérica y eso va a impactar al aeropuerto, ¿cuánto?

Eso es lo que no se ha dicho. Nos han hablado de dibujos, está muy bonito todo, todo está bonito, me hace acordar a los dibujos que uno hace para publicitar una obra, pero esto dentro, están previendo eso, ¿cuánto impacto?, ¿cuántos miles de viajes, horas de viaje van a incrementar este aeropuerto cuando Chancay empiece a funcionar a su máximo potencial? Eso, tienen que verlo.

Entonces, lo que dice Susel es totalmente cierto, oye, ¿cuánta gente necesita?, ¿cuántas horas hombre de este tipo necesitan? Y en los diferentes rubros, cuántas horas hombre necesitan y eso significa cuántas personas especializadas tienen que formar la escuela o recurrir a la FAP y pedir que los apoye, pero algo tenemos que hacer antes que nos pase lo que nos va a pasar, que va a haber un bolondrón cuando empiece a funcionar el Muelle de Chancay, si ahorita lo que dice el presidente que ya va a haber un tema de incremento de vuelos internacionales, ¿estamos preparados?, no sé.

Por eso es que quisiéramos que nos remita la información. Se lo digo como gerente, remítanos la información para saber realmente sobre qué estamos tratando y qué estamos trabajando, porque oficialmente lo vamos a pedir igual, al menos yo lo voy a pedir para analizarla como estoy pidiendo lo de Petroperú.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Luna.

Por favor, podría responder la pregunta el congresista Luna y también de la congresista Paredes, señora gerente Zoila Flor.

La GERENTE GENERAL DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Zoila Flor de María Terry Soto.— Okey, muchas gracias, gracias a los congresistas.

Con respecto a la información que están solicitando, se la vamos a alcanzar al detalle que están solicitando.

Con respecto a la pregunta que estaba realizando congresista y a través del presidente, quiero contestar que, nosotros hacemos convocatorias para los cursos de cualquiera de los cursos que estos sean tanto de controladores aéreos como de especialistas. La postulación es totalmente libre. Dentro de esta postulación no hemos efectivamente limitado a que no sean familiares, pueden postular familiares también, son becas que se dan y también está esa apertura y en base a eso sí pasan exámenes rigurosos, o sea, son etapas de exámenes que pasan estos exámenes rigurosos, pero no es que se le da un puesto a una persona en ese sentido, es pasan todos los exámenes como cualquiera que está postulando, eso quería contestar y acotar.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, muchas gracias, pero, yo creo que también el problema no es algo nuevo, o sea, son problemas ya recurrentes, no es nada nuevo entonces creo si al contrario, por ejemplo, si ahora vamos a tener un aeropuerto más grande, entonces no queremos pues ese problema, vayamos a la solución.

Entonces, podríamos hablar un montón de cosas así, pero queremos nosotros acciones, yo creo que estoy seguro los congresistas comparten y el 1 y 2 de febrero ha sido un caos total y cómo hemos dejado la imagen del país, no es que el congresista Soto está, por ejemplo, en contra del presidente de Corpac, del gerente general de Corpac, de ministro de Transportes y Comunicaciones. No, aquí estamos hablando del país y cómo quedan por ejemplo los turistas, los visitantes, ese es el tema.

Entonces, también hagamos un servicio adecuado no es cierto, entonces, yo creo que muchas gracias a todos y también quisiera pedir disculpas, Indecopi estaba presente, ha venido a la sesión, lo cual agradecemos, sin embargo, el tiempo nos ha ganado y también voy a coordinar seguramente para otra próxima sesión, espero que nos pueda comprender de que a veces ya en este momento también nos está pidiendo la Comisión de Defensa, va a sesionar en esta sala, nos dice que tenemos que retirarnos.

No sin antes agradecerles a nuestros invitados por su asistencia y la presidencia solicita acordar la dispensa de la aprobación del acta para tramitar los asuntos materia de la presente sesión.

Si no hubiera ninguna oposición de la dispensa, entonces dejamos constancia que la dispensa de la aprobación del acta de la presente sesión ha sido aprobada.

Agradeciendo a los señores congresistas por su asistencia y participación, siendo las 2 y 11 minutos se levanta la sesión.

Muchas gracias a todos.

—A las 14:11 h, se levanta la sesión.