

Área de Transcripciones

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA
PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024**

**COMISIÓN DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y ORGANISMOS REGULADORES DE
LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

1.ª SESIÓN EXTRAORDINARIA

(Matinal)

(Documento de trabajo)

**MARTES, 19 DE NOVIEMBRE DE 2024
PRESIDENCIA DEL SEÑOR IDELSO GARCÍA CORREA**

-A las 11:02 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Comisión de Defensa del Consumidor, Primera Sesión Extraordinaria, martes 19 de noviembre del 2024. Buenos días, señores congresistas. Iniciaremos la Primera Sesión Extraordinaria de la comisión; pido a la secretaria técnica que pase lista para verificar el *quorum* correspondiente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Buenos días, señoras y señores congresistas, se pasa la asistencia.

Congresista Manuel García Correa.

El señor GARCÍA CORREA (APP).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— García Correa, presente. Congresista Ernesto Bustamante Donayre.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Bustamante, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Bustamante, presente. Congresista Guido Bellido Ugarte.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Bellido Ugarte presente.

Congresista Rosangella Barbarán Reyes().

Congresista Auristela Obando Morgan. Se deja constancia que la congresista Obando Morgan consigna su asistencia en el chat de la sesión.

Congresista César Revilla Villanueva()).

El señor CRUZ MAMANI (PL).— Cruz Mamani, presente, por favor.
Cruz Mamani, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Cruz Mamani, presente.

Congresista Rocío Torres Salinas (); congresista Edgar Tello Montes ().

El señor TELLO MONTES (PP).— Tello Montes, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Tello Montes, presente.

Congresista Flavio Cruz Mamani, presente.

Congresista Noelia Herrera Medina()).

Se deja constancia de la asistencia del congresista César Revilla.

Congresista Wilson Soto Palacios, presente.

Congresista Patricia Chirinos Venegas (); congresista Guillermo Bermejo Rojas.

El señor BERMEJO ROJAS (JPP-VP).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Bermejo Rojas, presente.

Congresista Jorge Morante Figari()).

Se deja constancia de la asistencia de la congresista Noelia Herrera Medina y del congresista Waldemar Cerrón Rojas.

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

La SECRETARIA TÉCNICA.— Buenos días, congresista.

Señor presidente, han respondido a la asistencia 11 señores congresistas, existe el *quorum* de reglamento.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Siendo las 11:06 minutos del día martes 19 de noviembre de 2024 en las instalaciones del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", ubicado en la avenida Néstor Gambetta, en la Provincia Constitucional del Callao, contando con el *quorum* de reglamento, se da inicio a la Primera Sesión Extraordinaria de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos.

Pasamos al Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

Conforme a nuestro plan de trabajo, hoy nos hemos trasladado hasta las instalaciones del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en el Callao. En horas previas, hemos realizado una visita a dicha zona y, en este momento, vamos a trabajar en el tema de la "Supervisión del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: Retos para el Inicio de Operaciones".

Tenemos la presentación de la señora Verónica Zambrano Copello, presidenta del Directorio del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositran), sobre el trabajo que realiza el Ositran en cuanto a la supervisión que realiza en la infraestructura concesionada del Proyecto de Ampliación en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Así también tenemos al señor Juan José Salmón Balestra, gerente general de Lima Airport Partners (LAP), a quien agradecemos por las facilidades brindadas para la visita y concedernos el uso de la sala donde estamos sesionando extraordinariamente.

Le damos la bienvenida al señor Juan José Salmón Balestra, gerente general de Lima Airport Partners (LAP), a quien agradecemos y le invitamos a que haga su exposición, tiene 20 minutos para hacer la exposición.

El señor FLORES RUÍZ (FP).— Presidente, me permite, por favor, si fuese posible, muy breve.

El señor PRESIDENTE.— Vamos a dar el uso de la palabra, por favor, al congresista.

EL señor FLORES RUÍZ (FP).— Muchísimas gracias, presidente Idelso García Correa.

En realidad, estoy muy complacido de estar acá en las instalaciones de esta empresa que está haciendo un trabajo impecable

Yo ya le conversaba con el amigo Salmón y yo creo que es 20 sobre 20 la calificación y eso es muy importante. Respecto a la participación mía, le agradezco mucho, presidente, que me haya considerado en esta visita de inspección a las instalaciones, realmente es una ciudad aeropuerto, la ampliación del nuevo aeropuerto; de tal manera que, hemos logrado ver por tercera o cuarta vez de la visita que yo tengo a esta obra tremenda, importantísima, porque creo que el Puerto de Chancay y el

aeropuerto "Jorge Chávez" hoy en día están siendo los baluartes del crecimiento económico de este país.

Quiero [...?], también, junto a la tercera etapa del Proyecto Chavimochic que ya está caminando, justamente, hace poco estuve conversando con los ejecutivos y ese proyecto ya está en camino; por lo tanto, me parece a mí que estamos dando los primeros pasos, después de los que ya dimos a partir de los noventa para adelante, para que salga el camino hacia el primer mundo, señor presidente.

Finalmente, quiero agradecer que me haya considerado en esta visita y, por otro lado también, me pongo a disposición de su comisión para lo que sea conveniente, de tal manera que podamos continuar trabajando.

En lo que respecta y lo que me preocupa a mí son los accesos, quiero decirlo para no tener que dejarlo en el tintero, el acceso por Santa Rosa, Gambetta, Morales Duárez, la misma Faucett y la intersección con Morales Duárez me preocupa, realmente, porque el impacto que va a tener este aeropuerto, en realidad va a ser impresionante, tanto en el flujo de pasajeros, pero también hay una intersección o hay un punto de confluencia entre los dos flujos que, realmente, tenemos que verlo.

Yo creo, definitivamente, que el gobernador regional de Callao, con justamente el flujo de carga del puerto de Callao, que no nos olvidemos que es prácticamente el movimiento dinamizador hoy en día del flujo de transporte terrestre para todo el país; entonces, tanto de ida como de regreso, entonces tenemos que ver todos esos accesos y también el flujo que va a venir desde el puerto de Chancay, que son aproximadamente mil quinientos camiones más que se van a sumar a la flota terrestre que ya tenemos.

Señor presidente, quiero nuevamente para finalizar, agradecerle que me haya permitido participar en esta comisión tan importante de Defensa del Consumidor y, repito, estoy a sus órdenes, muchas gracias, señor presidente. Muchísimas gracias a los directivos de LAP, a los funcionarios, a los técnicos, a los trabajadores peruanos, a los trabajadores extranjeros que sinceramente están haciendo una gran labor, muchas gracias, estimado José.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Víctor Flores Ruíz, las puertas de la comisión siempre están a su disposición, agradecido de que nos haya acompañado, igual al congresista, vicepresidente y secretario de esta comisión, el congresista Guido Bellido Ugarte.

Vamos a continuar, dándole la palabra al señor Juan José Salmón Balestra.

El GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS, señor Juan José Salmón Balestra.— Señor presidente, señores congresistas presentes y los que nos reúnen a través de la plataforma, primero agradecerles el interés que le prestan a este gran proyecto.

Yo voy a presentar unas láminas un poco para resumir que es lo que venimos haciendo, ustedes ya han tenido oportunidad de verlo, será un poco repetitivo para aquellos no han tenido la oportunidad de venir, pero voy a tratar de avanzar rápido, siempre cualquier pregunta, consulta, estamos a sus órdenes.

Primero, un poco centrarnos en ¿Quiénes somos, no?, Lima Airport Partners es una empresa peruana, es una empresa que se constituyó para poder administrar la concesión, concesión que recibimos el año 2001 y corre hasta el año 2041.

Los socios actuales de la concesión es Fraport, el operador alemán que opera el Aeropuerto de Frankfurt y opera otros 35 aeropuertos a nivel mundial; a través del Aeropuerto de Frankfurt, el Frankfurt Internacional es el que traslada, aproximadamente, doscientos millones de pasajeros [...] que tiene esta concesión y Frankfurt ha sido el operador del aeropuerto [...] de la concesión y el 20% está en bancos del IFC. El IFC es el brazo de inversión del Banco Mundial con sede en Washington.

Las entidades bancarias que tenemos acá son algunas de las entidades bancarias que han apostado por el proyecto y que nos han prestado el dinero para poderlo llevar adelante y aquí lo importante es entender que estos préstamos se lograron obtener durante la época de pandemia, o sea, en la época de mayor crisis para el sector y aún así creyeron en el proyecto, creyeron en los socios y gracias a ellos estamos llevando adelante el proyecto que ustedes han podido pasear, visitar el día de hoy.

Un poco de los hitos principales, voy rápido.

Arrancamos la concesión, como les comentaba en el año 2001. En el año 2018 se reciben los terrenos por parte del Estado e iniciamos inmediatamente el proyecto de ampliación, como les comentaba, el proyecto está dividido en seis paquetes distintos, seis constructoras distintas.

Arrancamos en lo que era movimiento de tierras, luego consolidación de terreno, torre y sus accesorios, pista y calles de rodaje, terminal y el último paquete que nos queda ya por ejecutar el próximo año es la remodelación de la pista actual.

En realidad, acá lo importante es que comenzamos la cimentación del aeropuerto que ustedes han visitado en el año 2022 y en enero de 2025 será entregado, esto quiere decir, prácticamente, 3 años, 4 años de construcción considerando el 2022.

La puesta en operación de la torre de control de la segunda pista se dio en los términos del contrato de concesión, igual el 29 de enero que es la fecha pactada para la entrega y el inicio de operaciones del nuevo terminal está dentro de lo que es el contrato de concesión.

Un poco las inversiones de LAP. La inversión del LAP corresponde a dos mil millones de dólares y hemos logrado atraer 400 millones de inversiones de terceros que están distribuidas en el parque logístico, zonas de carga, en todo lo que es el equipamiento de la zona de parking, planta de combustible, los hoteles que ya han visto uno de ellos que está levantado y los locales comerciales.

Estos son los hitos principales, digamos de la obra, que es la torre de control, pista de aterrizaje terminada, terminal de pasajeros que lo ponemos en operación en enero del próximo año y la rehabilitación de la pista existente, que hay que darle un mantenimiento mayor a la pista, que eso comenzamos el proyecto, vamos a comenzar el 2025, en este momento estamos en proceso de licitación.

En este punto ya hemos logrado también firmar un convenio con CORPAC, a través del cual nosotros vamos a ser responsable de la implementación de todo el sistema de luces, el nombre de CORPAC, [...] hemos llegado a un buen entendimiento para que integrar los dos proyectos y hacer una intervención una sola vez, eso es lo que ya tenemos pactado con ellos y está en pleno proceso de producturalización.

Un poco la visión de esta ciudad aeropuerto que ustedes han podido visitar hoy día, lo que está en color azul oscuro son las áreas operativas, digamos, y lo que está en color celeste son todas las que hay comerciales, todo se desarrolla en un área de novecientos treinta y cinco hectáreas, como ya les había comentado también durante la visita.

Esos son algunos de los proyectos adjudicados a terceros, parte logístico que ya entró en operación, acá está una inversión de una empresa también extranjera por cincuenta y tres millones, los hoteles, una inversión aproximada de cincuenta y cinco; la planta de combustible, una inversión aproximada de ciento diez millones; la zona de carga sur, últimamente veinte millones; todo lo que es el equipamiento de los sistemas de tecnología del parking son cinco millones, los locales comerciales que son más o menos cien millones.

Esto no es solamente, digamos, lo estamos mostrando por los montos y por el tipo de empresas que han apostado por el proyecto, por empresas internacionales, todas ellas con muchísima experiencia en el sector, lo que estamos abocados es a dar el mejor, la mejor experiencia posible al pasajero y al

usuario del aeropuerto, o sea, todos ellos han sido seleccionados no solamente por las condiciones económicas que puedan haber presentado, sino también por el nivel de servicios que pueden proporcionar a los distintos usuarios del aeropuerto en todos los segmentos de usuarios que tenemos dentro de un terminal como el nuestro.

Un tema importante, fíjense básicamente en la línea de color rosado, es el comparativo, ocho mil millones que vemos acá. Estos son los aportes que hemos ido entregando al Estado producto de la retribución **(2)** que debemos al Estado [...?], por competencia y el acuerdo que tuvimos, si no hubiera sido, evidentemente, por la época de pandemia, por una crisis terrible, esta curva hubiese sido mucho más pronunciada, pero a la fecha hemos transferido, aproximadamente, dos mil cuatrocientos millones hasta el año, claro hemos [...?], aproximadamente dos mil setecientos millones de dólares, aproximadamente, incluyendo hasta el año 2023.

Esto da un fideicomiso, gran parte de esto va a un fideicomiso que es administrado por el Estado, a través de Cofide, la finalidad del fideicomiso es expropiar tierras, tanto las del "Jorge Chávez" como las de los aeropuertos entregados en concesión en las regiones, y también subvencionar para el caso de las concesiones en la región la inversión en infraestructura.

El "Jorge Chávez" es un aeropuerto que es autosostenible, entonces no recibimos subvención alguna del Estado, pero proporciona al Estado una cantidad de dinero importante justamente para el desarrollo de los aeropuertos regionales que se entregaron en el paquete norte y en el paquete sur. ¿Y por qué menciono esto?, porque es importante también entender que el dinero está en cajas, no sé cuánto de ese dinero quedará en cajas, porque se ha ido gastando, evidentemente, pero ha dinero como para poder acelerar las inversiones para aeropuertos regionales que también es sumamente importante.

Porque así como el aeropuerto de Lima tiene que crecer el sistema en su conjunto, de tal manera que en algún momento pueda tener más vuelos directos, por ejemplo, de Cuzco a Chiclayo o de Cuzco a Tacna. Lima no tiene por qué ser un aeropuerto de parada obligada, si la economía de las aerolíneas lo da y el crecimiento de las regiones también lo da. Nosotros vamos a seguir sirviendo a Lima, vamos a seguir compitiendo, evidentemente, pero el sistema como tal tiene que crecer de manera orgánica.

Y acá lo importante es resaltar que si bien hasta al año 2023 hemos entregado, aproximadamente, dos mil setecientos millones de dólares, el cálculo que tenemos durante el año 2024, dos mil setecientos millones, desde el año 2025 al 2041, que es el final de la concesión, estimamos entregar al Estado los ocho mil millones de dólares, dinero hay, el tema está en acelerar esa aprobación de expedientes a los aeropuertos regionales para que

ellos también puedan invertir al mismo ritmo que ya venía invirtiendo el "Jorge Chávez".

Esto es un poco lo que significa el "Jorge Chávez" en términos de aporte. Hoy por hoy estamos generando y aquí hablamos del ecosistema y con el ecosistema hablamos de aeropuerto, operadores de rampa, aerolíneas, *catering*, *retail*. Hoy por hoy generamos noventa mil empleos, directos e indirectos, inducidos. El primer año de operación se van a generar un total de ciento veintiún mil, hay un impacto inmediato de treinta mil empleos más, tan pronto comencemos a operar.

A nivel de aporte al PBI, es un aporte más o menos de mil quinientos millones de dólares en todo el ecosistema aeroportuario, correcto, es un poco también las mayores transferencias al Estado, hasta el año 30, más o menos, cinco mil quinientos el año 22, acorde con los 8 mil millones que hemos comentado que vamos entregar al final de la concesión.

Esto es algo de la oferta que vamos a tener, como hemos comentado desde la visita, nosotros queremos que el pasajero y el usuario, cuando llegue al "Jorge Chávez", entienda que está en el Perú. Estamos trabajando a través de la oferta gastronómica, de la oferta del *retail*, pero también estamos trabajando de la mano con el MALI, con el Museo de Arte de Lima, de manera de poder tener piezas [...?], de artistas locales por tener elementos icónicos dentro del terminal que lleven al pasajero hacia la zona de selva, hacia la zona de sierra, hacia la zona de costa.

Van haber segmentos del terminal que van a representar cada una de las zonas, por eso estamos conscientes que somos el aeropuerto de la capital, el Perú, somos el aeropuerto del Callao y el pasajero tiene que sentir que ha llegado al Perú y no a cualquier aeropuerto que pueda ser ubicado en cualquier parte del mundo; así que somos la primera puerta de entrada y la última experiencia que tiene un pasajero, queremos que sea la mejor posible.

Todo el edificio terminal, como está distribuido, eso ya los hemos visitado con un espigón internacional dedicado, un espigón doméstico dedicado y el espigón sur para operaciones mixtas; ese tipo de equipamiento que estamos poniendo en el terminal, equipamiento de última tecnología, ahí pueden ver los centros de control, los tomógrafos que también hemos visitado, correcto, tenemos veintisiete tomógrafos de última generación, ningún aeropuerto de la región tiene esa cantidad de tomógrafos en este momento y los centros de control y la manera que tenemos para controlar las operaciones también son todas de última generación que están listas para ponerse en operación.

Importante también resaltar que a la fecha tenemos trece mil trabajadores ingresando diariamente a la hora, están los

trabajadores del contratista propio de LAP, como trabajadores de terceros que están haciendo las distintas implementaciones. Entonces es una generación de empleo que es sumamente, sumamente importante.

Los tomógrafos que ya lo hemos visto y entramos un poco a conversar respecto de todo lo que son los viales de acceso. Lo que está aquí [...?], en color rojo, esos son los accesos que están orientados hacia los puentes temporales que han sido implementados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, este punto de acá es donde debe haber estado el puente Santa Rosa definitivo y desde este punto se enganchaba el acceso, más o menos, en este punto.

El puente Santa Rosa no va a estar listo para el inicio de operación. El Ministerio de Transportes instaló los puentes temporales y nosotros, a través de una adenda, construimos estos viales que no estaban considerados en el proyecto y que ya están listos, ya están culminados para iniciar la operación.

El tema de [...?], para nosotros no es solamente la conectividad vehicular a través de viales, también pensando en los usuarios estamos trabajando de la mano con la ATU para poder cerrar convenios con operadores de transporte público que tienen líneas autorizadas por la ATU para que incorporen servicios hacia el aeropuerto de manera que puedan ingresar al terreno de concesión y dejar a los pasajeros a una distancia aproximada de doscientos veinte metros desde el terminal, ya ordenados y con lugares también para que esos buses puedan estacionarse.

A la fecha, de las cinco rutas que hemos identificado principales, de las cuales llegan estos casi diecisiete mil trabajadores al aeropuerto en turnos de veinticuatro horas, hemos logrado, estamos por cerrar convenios con tres de ellos. Estamos trabajando con unos cuartos para todo lo que es el área de Ventanilla y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones también ha comentado que va a poner un servicio, digamos, tipo ese rojito, desde la zona del puente de Quilca.

Estuve por [...?], entra al aeropuerto y hay un [...?], constante para poder atender a los casi diecisiete mil trabajadores que va atraer el aeropuerto [...?], no lográbamos tener un sistema de transporte público porque no lo habíamos tenido y esperamos poder firmar el convenio con la ATU en las próximas semanas.

Operar un terminal hubiese sido casi imposible, ¿Por qué?, porque no hay viales peatonales de estos accesos y la única manera que van a poder llegar los colaboradores y los pasajeros, también un número importante pasajeros, sobre todo en vuelos domésticos que

llegan en transporte público, va ser a través de estas unidades que van a poder ingresar por este vial.

Acá hay un primer paradero para poder atender los colaboradores que trabajan en este centro de carga y un segundo paradero en los viales ya interiores para luego poderse desplazar aquí al terminal. Es sumamente importante y lo hemos venido trabajando con la ATU aproximadamente hace un año y, finalmente, vamos a poder firmar.

La visión, digamos, más cercana de esos viales interiores es lo que está resaltado en color negro, es lo que nosotros hemos tenido que construir para poder conectar con los puentes temporales que están ubicados acá, eso ya está terminado y culminado, que ahora le corresponde al Estado poder culminar lo que es el asfaltado de la avenida Morales Duárez.

Lo que es vidrios en luz que se han programado para poder facilitar el acceso al aeropuerto, tanto de pasajeros que lleguen por el eje de la avenida Faucett, como por el eje de la avenida Santa Rosa y algunos por Morales Duárez e instalar semaforización también para poder de alguna manera administrar la gran carga vehicular que tiene Morales Duárez con la con la avenida Faucett.

Recordemos que la avenida Morales Duárez es una avenida principal también para lo que es evacuación de tráfico pesado de toda la mercadería que va desde y hacia el puerto, hacia el puerto del Callao. Es una labor que tiene que culminar el MTC hacia finales de este año, con lo cual estaríamos listos tanto en lo que sigue, la infraestructura interna como externa para poder iniciar operaciones.

Hemos iniciado pruebas, hemos tenido pruebas con pasajeros, recordar que acá estamos trabajando bajo un esquema de *Fast Track*, pero gracias también al apoyo que obtuvimos del Ositran, es decir, acá vamos diseñando y construyendo en simultáneo; la única manera de poder tener una infraestructura de esa magnitud en los plazos que la estamos entregando.

Entonces es un proceso que hemos ido diseñando, por ejemplo, todo lo que era la parte de la cimentación en el terminal, entregábamos ese producto a Ositran e inmediatamente comenzábamos a construir y así íbamos avanzando para poder avanzar, ¿Por qué?, porque finalmente el riesgo de diseño está con nosotros. Nosotros como LAP hacemos algo que no está de acuerdo con el diseño, no cumple el nivel de servicio, es nuestra responsabilidad, tendremos que volver a modificar lo que fuera y Ositran está acompañándonos en este proceso de supervisión constante desde el inicio de la concesión.

Eso es en realidad lo que les quería comentar. Estamos ya, como saben, la fecha de inicio de operación está pactada para el día 29 de enero del próximo año, que está dentro del término de la concesión. Tenemos, evidentemente, una serie de retos entre ellos, el que corresponde a los accesos, la seguridad también, nosotros hablemos de accesos, el usuario también requiere seguridad para poder llegar, salir del aeropuerto y cuando me refiero a usuario, no es solamente usuario pasajero, los colaboradores también y también darle la seguridad adecuada a la comunidad del Callao que vive alrededor del aeropuerto que también se va a ver impactada, evidentemente, por el inicio de operación.

Hay que trabajar acá de manera en conjunto, en la visión holística para que el impacto del aeropuerto se pueda mitigar de la mejor manera posible, considerando los modos de soporte y los viales que tenemos por los cuales vamos a iniciar la operación. Eso fue lo que quería comentar de mi parte.

El señor PRESIDENTE.— Agradecer la participación del señor José Salmón Balestra, gerente general de Lima Airport Partners. Damos la bienvenida a la congresista Rosangella Barbarán, quien nos está acompañando en esta sesión, le damos la bienvenida. Continuando con la sesión le damos la bienvenida a la señora Verónica Zambrano, presidenta del Directorio de Ositran, para su exposición en un lapso de veinte minutos.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Bueno, nosotros vamos a hacer una explicación rápida de lo que es el avance de la infraestructura, equipamiento y también las operaciones que se hayan delineado en el nuevo terminal [...?],.

Este nuevo terminal de pasajeros tiene una fase que se denomina 1A reducido, que es en la etapa que vamos a poner o que se va a poner en operación al 29 de enero del 2025. Esta fase ha sido ya verificada a la fecha con un avance del 97.8% y entendemos que va a finalizar completamente en noviembre del 2024 con la idea de poder empezar ya pruebas integrales en todo el mes de diciembre.

También hay una parte de este terminal que se llama fase 1A, que lo que se va a poner en operación es fase 1A reducida. La fase 1A se va a culminar en marzo del 25 y consiste en esta, digamos, esto que está rojo en la esquina, es una prolongación del terminal, con lo cual el terminal va a lograr tener doscientos diez mil metros cuadrados, aproximadamente.

Posteriormente ya en la fase 1B, está prevista su entrega para enero del 26, ya habría adicionado los siguientes extremos que están en rojo también, que están formando nuestra segunda plana, y estos serían, harían alcanzar al terminal un área aproximada

de doscientos setenta mil metros cuadrados. A la fecha nosotros hemos venido monitoreando todas las obras del nuevo terminal que están todas en 1A reducido.

La puesta de marcha, digamos contractual, es en enero del 2025. La superficie va a ser de ciento noventa y dos mil metros cuadrados y está previsto atender una demanda aproximada de veintisiete punto cinco millones de pasajeros, siendo que la capacidad total del terminal es de treinta millones de pasajeros.

(3)

Lo que hemos venido revisando, tenemos al 13 de noviembre de este año en construcción, en general 97.80% digamos de avance, en construcción 86.40, en procura 8.40%, porque los equipos ya están instalados, pero aún no han sido valorizados por [...] y el diseño está en 3%, pero el diseño como es una construcción que se va diseñando, se va digamos construyendo, el expediente final incluso se termina de cerrar luego de la obra. Una forma diferente de construir.

De acuerdo por lo señalado por LAP. Las operaciones se van a iniciar el 29 de enero del 2025.

Adicionalmente a que culmine la obra, hay unos trámites pendientes que son la certificación por la DGAC, la autorización de la planta en combustible, los accesos que va a autorizar la municipalidad del Callao, las rutas que también vienen trabajando por el ingreso del personal, procedimientos en general [...?]

El terminal uno a reducido, que va a entrar a funcionar ahora en enero. Tiene ya acabadas las estructuras al 99.5%, trabajos civiles en 99.7%, arquitectura en 83%, electromecánico al 89.5%, instalaciones de Telecom al 82% y las instalaciones sanitarias en 91%.

Adicionalmente Ositran, viene acompañando en una serie de pruebas que se vienen realizando con el fabricante sobre cada uno de los componentes, porque efectivamente no está ahorita, ustedes han de haber visto, en la visita que han realizado, completamente terminada la obra.

Entonces todavía hay partes que se siguen culminando en trabajos de arquitectura, equipamiento y por eso es que las pruebas no son ahorita integrales. Entonces hemos venido haciendo las pruebas por componente y también con el fabricante.

Aquí, por ejemplo, hemos ya verificado las pruebas en el sistema de manejo de equipaje, están combinados a un 96%, todo el sistema de HBS, que es la inspección de equipaje facturado, que está al 70%, el avance de instalaciones de equipamiento previsto, que es el control de seguridad previo, que está al 73.45%, el avance de

instalaciones de equipamiento previsto, también al 94%. Todo el mobiliario, lo hemos supervisado al 41%. El avance lado tierra, campo de servicio, hemos identificado 84.9% de avance.

El avance lado tierra, digamos todas las conexiones que se han tenido que hacer con los nuevos ingresos, están al 91%. El lado aire, que son básicamente ya los pavimentos y todo lo que es la iluminación a través del aeródromo, los pavimentos están al 99.75%, señalización al 90% y combustible al 95%.

Adicionalmente a la construcción y equipamiento están las pruebas.

Para eso se ha trabajado un proyecto que se denomina Proyecto ORAT y que es un proyecto que viene, estando a cargo de un equipo experto de Fraport. En este proceso ha habido varias etapas. La primera etapa ha sido la preparación operativa, donde se han tenido reuniones con los interesados para recibir consultas y comentarios.

Luego viene la elaboración de los procedimientos. Se han culminado 176 procedimientos. Y ya luego ha venido la parte de capacitación, que todavía ahí vemos que no están algunos temas cerrados.

Por ejemplo, la operación y mantenimiento de nuevos equipos y sistemas, aún no se han culminado todos los sistemas y equipos. No se han realizado todas las pruebas de acondicionamiento y puesta en marcha. En lo que es Familiarización general, son instalaciones y capacitación en procesos.

También, si bien se han realizado visitas de familiarización y capacitación a personal de entidades, aerolíneas y agentes, consideramos que estas no se encuentran tampoco al 100% en cuanto al aeropuerto no está culminado. Ese es un gran obstáculo que hay, porque la misma forma de construcción no ha permitido que haya hasta ahora, la terminación completa de la instalación. Y eso impide que las pruebas sean al 100%.

En lo que son pruebas operativas, se han realizado simulaciones de procesos de empuje, conexiones y desembarque. Se han realizado pruebas básicas. Se han programado 12 pruebas básicas, que iniciaron el 20 de agosto y se han realizado siete. Pruebas avanzadas, programaron 20 pruebas avanzadas y se han realizado cinco.

Bueno, aquí hay una lista de pruebas inicialmente programadas, algunas se han realizado, otras todavía. Ahorita se han suspendido las pruebas, hasta que se termine ya, con toda la construcción y su [...] definitivo del terminal.

Pruebas pendientes de ejecución. En pruebas básicas pendientes, pruebas de embarque remoto, pruebas de plataforma, pruebas avanzadas, *full* operaciones con todas las pruebas de sistemas con un aumento de complejidad, un mayor número de vuelos, más eventos con contingencias y situaciones pico. Eso es lo que faltaría, digamos, someter al sistema a una situación de estrés. En pruebas avanzadas, se han realizado pruebas Orat, simulando como pasajeros.

También se han realizado pruebas asistidas guiadas por personal del LAP. Se han realizado pruebas de los equipos, pero que no han sido, por ejemplo, en el caso de este equipo de la revisión de equipaje, que no ha sido realizado por personal de seguridad, sino por personal Técnico. Entonces, faltaría ya empezar a trabajar con el personal que va a estar ahí.

Y también observamos, por ejemplo, que como no hay todavía una definitiva ubicación de todos los equipos. Las pruebas han realizado con los equipos, aquí como están marcados con rojito en el suelo. Eso también impide que la prueba sea real, como realmente se va a dar en el primer día del funcionamiento del aeropuerto.

Luego está el mismo proyecto. Bueno, aquí hemos sacado una foto de cómo es que están realizándose las pruebas con los equipos que están tapados con plásticos, con telas. Eso impide realmente a veces visionar lo que son la señalización, que esa es otra observación que tenemos, que la señalización todavía está incompleta o es provisional.

Sí es importante que, en las pruebas, ya los pasajeros entren guiados por la señalización y no solamente por las personas del equipo de LAP, porque ese día no necesariamente va a ser la gente de LAP para que los guíe, sino ya debería el aeropuerto, con sus señas a hablar por sí mismo.

Bueno, los equipos todavía se llenan de polvo por esta situación que vimos conversando. Entonces, en todas estas pruebas también se han venido trabajando algunos temas que tienen que ver con la mudanza. Por ejemplo, se ha tratado de identificar cuál es el volumen de la mudanza. Las entidades del Estado han atendido al 90%. Falta la Policía Nacional del Perú, pero que tiene una comisaría, o sea que entendemos que va a ser un tema al que están trabajando aparte.

Luego están las aerolíneas, que solamente han tenido respuesta al 30%, y ahí en Ositran, hemos mandado carta a todas las aerolíneas porque realmente esas líneas tienen muchas quejas respecto a sus procedimientos, pero entendemos que solo el 30% está respondiendo a lo que se les ha pedido.

Luego, igual, en referencia a lo que son oficinas, de aerolíneas y entidades, también eso consiste en el envío de información, pruebas de consultas, procesamiento de expedientes, todo eso, tenemos aprobadas 54% de entidades y de aerolíneas 9%. Ya tenemos un poco, digamos, la definición de cada una de las entidades.

Además, tenemos un programa que ya se ha presentado, para el traslado, que va a ser en seis horas, que se han cogido seis horas, que se consideran valles, no pico, para tener una mayor facilidad en lo que es la programación de los viajes, y van a ser seis horas aproximadamente las que van a demorar el traslado o el movimiento del antiguo terminal al nuevo.

En lo que son licencias y autorizaciones, que también estamos pendientes, no tenemos competencia, pero sí somos conscientes que no va a poder entrar a funcionar el nuevo terminal si no contamos con las licencias, en el caso de la Municipalidad Provincial del Callao, tiene que emitir el certificado de Inspección Técnica de Seguridad en Edificaciones y algunas otras licencias, igual en el caso del MTC, que tiene que emitir algunas autorizaciones de funcionamiento.

Ya se ha completado el oficio de instrucciones con resultado favorable, pero todavía faltan algunos certificados y algunas certificaciones básicamente del aeródromo que se tienen que realizar. En lo que es operación de planta de combustible, ahí corresponde a Osinergmin dar la autorización. Ya está bastante avanzado y eso está proyectado también para el 18 de diciembre.

En investigación de transporte público, también vemos que se está trabajando, el LAP viene trabajando con ATU para identificar rutas que podrían facilitar el acceso al nuevo terminal. En lo que es administración de cobertura de señal, también están trabajando la colocación de antenas. Se han colocado 206 en el 31 de octubre y una segunda fase de antenas para marzo del 2025.

En cuanto a las conclusiones ya generales, simplemente señalar que el nuevo terminal, que cuenta con una superficie de 92 000 metros cuadrados, se pondrá en operación en enero del 2025. La obra ya está en 97.8%. La fase 1 culminará en marzo del 2025 y la fase 1-A no reducida en marzo del 2025 y la fase 1-B, en enero del 2026. En cuanto a la obra, es la parte que nos interesa más ahora.

Venimos trabajando, todas las pruebas ahorita están en espera de que termine la construcción definitiva del terminal para poderlas efectivamente actuar ya de manera integral y que sea la experiencia de quienes van a trabajar en las pruebas, las personas que se inscriban tengan realmente la experiencia similar que van a tener en el primer día, que se va a iniciar a través del terminal. Es importante señalar que todavía no hemos identificado una familiarización al 100% del personal del propio

aeropuerto. También creemos que se debe a lo mismo, a esta situación de que todavía no funciona al 100%.

Debido al impacto de la apertura de un nuevo edificio terminal que tienen los operadores y usuarios, se debería confirmar la fecha de puesta en marcha al menos dos meses antes de la misma. Eso es lo que estamos buscando. Bueno, esperamos que este mes de noviembre terminen ya las obras para poder empezar las pruebas todo y siempre y ... Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, señora Verónica Zambrano. Invitamos a los colegas congresistas que deseen formular preguntas, lo pueden realizar en este momento.

Está pidiendo la palabra el congresista Bellido.

Adelante, congresista.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Gracias, señor presidente, por su intermedio, un saludo a la presidencia del consejo directivo de Ositran[...?]. Yo quería preguntar el tema de cómo se está viendo, la articulación del servicio público.

Entendemos que va a haber usuarios, que van a ingresar aquí y debe haber solución y la salida y articularse a los servicios públicos.

El tema de seguridad. Porque aún en este momento, en el punto anterior, todavía tenemos dificultades en ese tema con el usuario.

El usuario muchas veces es vulnerable a temas de inseguridad y también a otros elementos que son conexos. Es un tema principal desde la comisión en la que nos encontramos, ya que vemos el tema de los usuarios, de cómo se van a tener que garantizar.

Y el otro tema, es que es vital, que cuando uno llega al aeropuerto y los diferentes usuarios que articulan, deban tener, o al menos, principalmente aquí los pasajeros, deban tener la conectividad, digamos libre, principalmente los internacionales, porque todos los pasajeros internacionales que son pasos del aeropuerto, que adolecen de eso, por cambios de operadores y demás. Esos son los temas que quisiera ver cómo están viviendo.

Y la otra parte es que, si es que vamos a entrar en funcionamiento prácticamente en la fecha prevista, no es al 100% todavía, cuánto va a afectar. Y lo otro que me pareció muy interesante, el tema de los impuestos que LAP viene aportando al Estado, que también es un punto importante. Y dentro de ello, quería preguntarle, digamos, en la seguridad financiera de la empresa y demás, más o menos, ¿cuál es el nivel de rentabilidad que tiene la empresa

para ver su sostenibilidad en operaciones y demás dentro del país?

El GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS (LAP), señor Juan José Salmón Balestra.— A ver, el tema de conectividad, yendo de la conectividad correcta, con Wifi, igual es una conectividad gratuita como la que tenemos ahora, eso no va a cambiar. Pasajero que llegue al terminal se puede conectar a la red [...] y de internet de manera gratuita, [...] antena y sistemas de comunicaciones que estamos instalando..

En lo que se refiere al tema del transporte público para poder acercar, digamos, a los usuarios y los pasajeros hacia el terminal. Como comenté en mi presentación, estamos trabajando con la ATU ya hace un año y estamos a puertas en las próximas dos semanas para poder suscribir un convenio con tres operadores de transporte público autorizados por la ATU. Y lo que van a hacer estos operadores en las rutas que ya tienen concesionadas, digamos, la zona del Callao , van a incrementar sus servicios, a incrementar un servicio nuevo, una [...] adicional que va a poder ingresar a los terrenos de concesión y poder dejar y recoger a los usuarios, tanto colaboradores como pasajeros que vienen a los terminales.

Recordemos que desde los puentes temporales **(4)** que se han instalado, ahí no tenemos acceso peatonal. O sea, el 100% del acceso del personal y los usuarios que vienen al aeropuerto tendrá que darse o por sistema de transporte público, llamémosle ómnibus, a través de un convenio [...?], taxis, tanto de aquellos taxis que son, digamos, que tienen un convenio con LAP, como aquel taxi que opera regularmente en la calle, o por transporte privado. El tema de la fase con las cuales se va a iniciar la operación, quiero aclarar un tema interesante en la presentación de la conferencia, en el sentido que el 100% de la obra se iba a estar culminado.

En aquellos elementos que ustedes veían en color rojo en la presentación de ello, de respecto a ahora se iba a estar 100% culminada, y lo que va a estar pendiente de implementación son labores de tipo arquitectónica o implementación de sistemas. Y la manera por la cual lo hemos hecho así, porque somos conscientes que cuando iniciemos operación, no podemos tener equipo pesado en zona aeronáutica, por tanto, no hay ningún tipo de actividad de obra civil digamos, consecutiva, sino va a ser básicamente arquitectura interna e implementación, y las áreas se irán poniendo en servicio tan pronto se culmine cada una, y [...]en este cronograma que nos lleva hacia el final del año 2025.

En cuanto a la empresa, efectivamente hemos venido entregando los niveles restitución que he comentado en mi presentación y como comente además, es muy importante hacer el seguimiento de ello, porque de eso debería generarse un círculo [...?], digamos,

para la implementación de infraestructura en los aeropuertos regionales entregados bajo concesión más que un esquema de cofinanciamiento, es distinto al de LAP, y creo que del tipo de instituciones financieras que han apoyado al proyecto [...] durante la pandemia, dicen mucho [...] respecto de la solidez financiera de las empresa, de la capacidad financiera [...].

Y por hoy, al año 2024, el nivel de ingreso de LAP, es aproximadamente de 330 millones de dólares, de los cuales el 50% va al Estado, o sea, esos montos de retribución que les he comentado, prácticamente el 52%, de los [...] productos de LAP, van directamente al Estado, es decir, por cada 100 soles que LAP facture, 52 soles van al Estado y se pagan de manera trimestral, van a ser trimestrales al ministerio, y con el saldo tenemos que pagar los préstamos, hacer mantenimiento de la infraestructura que nos corresponde por obligación, [...] correcto, y mantener a una empresa que sea financieramente rentable.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Solamente presidente, si es [...] 0 sea, estamos claros en todo caso, ¿no va a haber un acceso peatonal al nuevo aeropuerto?

El GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS (LAP), señor Juan José Salmón Balestra.— No, no desde los puentes temporales.

En el eje de los puentes de la avenida Santa Rosa, cuando ésta se construya, nosotros ya hemos construido nuestros viales internos, no solamente los viales, para transporte vehicular, también hemos construido veredas y hemos construido también acceso de bicicletas, ciclovía.

Una vez que se culmine el puente Santa Rosa definitivo, tendrá que tener también estas tres vías, digamos, para enlazarse con los viales nuestros.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Sí, ahí sí vamos a tener una dificultad bastante para los usuarios, porque si nosotros no pagamos, por ejemplo, en el actual aeropuerto, el flujo, digamos, de pasajeros peatonales, es altísimo la carga.

Si ahorita no vamos a pararnos, vamos a ver que hay un número sumamente importante y no sólo de los pasajeros, sino de los propios trabajadores y demás. Yo creo que, si hay alguna posibilidad de mitigar eso, porque ahí sí, el usuario estaría siendo perjudicado y afectado en el tiempo que va a operar. Y además de eso, mayores costos, va a demandar mayores costos que no debería darse.

El GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS (LAP), señor Juan José Salmón Balestra.— Si me permite, justamente por eso estamos trabajando con la ATU, para lograr que las unidades de transporte público ingresen por la [...]

El señor PRESIDENTE.— A ver, por favor, es una sesión, está dando respuestas, el Gerente General, entonces, en el momento en que deseamos participar, pedimos la palabra y participamos, sabiendo que esta es una sesión [...?].

El GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS (LAP), señor Juan José Salmón Balestra.— Como le comentaba señor presidente, las unidades de transporte público van a ingresar por el puente temporal que está marcado acá.

[...?]de esta manera. Aquí hay un primer paradero para aquellos colaboradores que laboren, digamos, en la zona de carga que está ubicada, más o menos en este punto. Luego van a continuar desplazándose [...?] de transporte público hasta este punto, hasta esta vereda, digamos.

Una gran vereda, un gran *boulevard*, se puede llamarlo, que conecta hacia el terminal, y aquí es donde los pasajeros van a poder bajar y desplazarse. Va a ser algo similar a los pasajeros que llegan hoy día y se bajan en la avenida Faucett, y luego caminan hacia el frontis del terminal. Esa modalidad va a ser parecida, va a tener que cambiar un poco más porque es un poco más largo, pero va a haber esa posibilidad de acercarlos lo máximo posible hacia la parte operativa y servicios terminados.

El señor PRESIDENTE.— Gracias.

Damos la palabra a la congresista Rosangella Barbarán.

La señora BARBARÁN REYES (FP).— Gracias, presidente.

Estuve la semana pasada justamente visitando las instalaciones. Hemos hecho el recorrido completo y lo que vemos, en realidad, es una propuesta que ha intentado, en este caso LAP, resolver dado una circunstancia que, lamentablemente nosotros como se lo consultaba a [...?], pudimos prever. Y es dejar sin uso el terminal 1, que me parece una locura, una barbaridad porque estamos perdiendo dos puntos.

Primero, lo que viene a señalar el congresista Bellido, respecto al acceso. El Metro 2, que ya se está avanzando muchísimo, que tiene, además, un espacio que se llama estación aeropuerto, que, lamentablemente, nunca va a conectar al aeropuerto, por lo que hemos visto.

Han tenido que ser, en su momento, presidente debatido. Me gustaría, también, a través de esta sesión y, de repente, [...?]solicitarle información al MTC. En qué punto, cuándo fue que realmente... quienes son los responsables de que se haya decidido que el terminal 1 quede sin uso.

Eso por dos motivos:

Primero, porque lo que estamos haciendo es la... Está culminando ya un megaproyecto, presidente, pero sí [...] quisieron hoy, con todas las observaciones que se tienen, como, primero, que no tenemos el puente Santa Rosa, podrían muy bien entregar el proyecto. O sea, están en toda su capacidad de poder exponerle todos los [...] que quieran al Estado, porque el Estado no ha cumplido su parte.

O sea, el Estado, lamentablemente, no ha cumplido lo básico, que era tener a tiempo o no ha cumplido con tener el puente Santa Rosa. Para mí eso es preocupante, porque vamos a ver qué es lo que va a pasar con el tráfico por el ingreso que se tiene este presidente, porque por donde hemos ingresado nosotros, que ha sido medianamente sencillo, no para ingresar la gente va a ingresar por la otra avenida donde se han puesto los dos puentes provisionales.

Pero sí tendríamos, presidente, también saber, desde este momento, quiénes son finalmente los verdaderos responsables. Y aquí yo sí le pido, presidente, que se pueda trasladar la consulta del MTC, para que ellos nos detallen absolutamente todo lo que se tiene previsto y además los incumplimientos. El LAP continúe, y me parece también ser responsable de una empresa que esté buscando la flexibilidad para el país, eso de verdad es para aplaudir, pero sí tendríamos nosotros que ver, presidente, ya y tomar que se tengan correspondientes sobre estos temas.

Segundo, se está conversando con ATU. Hay que ver también, presidente, que la ATU cumpla, en su momento, cuando eso se aperture, cumpla con tener todo garantizado para que estas unidades puedan ingresar; porque, realmente va a ser complicado para las personas que vienen de repente y no tienen una movilidad para venir a un taxi y movilizarse. ¿Cómo que te van a ingresar al aeropuerto? Que ATU nos diga, nos especifique cuáles van a ser las unidades, cuántas unidades, cuál va a ser la frecuencia. Si van a ser, de repente, la afluencia va a ser igual. Si es que van a estar funcionando esta empresa que venía de Miraflores, también ayudaba muchísimo, porque había personas que se movilizaban a Miraflores y venían en esos buses.

Entonces, presidente, eso sí, me gustaría tenerlo como pedido. Y otro, también, presidente, es consultar los Ositran, cuáles han sido los... ya nos han explicado un poquito lo que han visto, pero si es que del proyectado que ustedes han estipulado como fechas que han visto más o menos tentativos, tanto con la empresa, otra que es la se están cumpliendo los certificados, si hay alguna forma en que se necesite, de repente, algún impulso, si se van a cumplir con los permisos, para que llegado el momento

no tengamos ningún tipo de circunstancias que lamentar y de retraso.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, congresista Rosangella, vamos a correr traslado también al MTC y también al ATU para que, el informe sobre qué medidas

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Presidente, lo que quería hacerle un pedido, para la próxima sesión, presidente, es que inmediatamente hay que convocar a los funcionarios y al ministro para que den cuenta de las acciones que han tomado sobre el antiguo terminal aeroportuario, porque el Perú no se puede dar el lujo de tener una infraestructura y dejarlo sin uso.

O sea, cuáles son, digamos, las previsiones que tiene, y además incido en que el flujo, a los servicios del aeropuerto no sólo es vía vehículos. ¿Dónde van a recoger esos vehículos? Imagínense el nivel de tráfico que se va a generar, porque tenemos que pensar en un acceso peatonal.

Yo me recuerdo hace poco en la construcción, que hubo un problema, la gente venía casi cinco cuadras a pie, y va a suceder una saturación que no quisiera imaginar, pero estamos hablando de millones de ciudadanos que son usuarios.

En todo caso, creo que es ahora el momento en poder prever. Hay que buscar mecanismos de acceso seguros que no sean puestos en riesgo por hacer uso de un transporte aéreo.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista. Vamos a trasladar también la inquietud para que responda el MTC.

La congresista Tello Montes, por favor, adelante con sus preguntas.

El señor TELLO MONTES (PP).— Buenos días, señor presidente, y por su intermedio, saludar a los congresistas y funcionarios que están presentes en esta sesión y a la vez también sumarme al pedido de que en esta sesión debe estar el ministro de Transportes y Comunicaciones, las autoridades respectivas también, lo que significa la prevención y la construcción del puente, porque si uno ve el puente, parece que ese puente lo han hecho de manera improvisada y va a generar todo un caos, porque miren, si actualmente el aeropuerto, cuando uno se traslada y ve la cantidad de vehículos y usuarios, se genera un cuello de botella, aquí prácticamente se estaría generando también otro problema.

Y, más aún, no hay una articulación entre la construcción de la línea 2 de Lima, del tren, que va a llegar hasta un punto bastante distante, que es a una distancia de un kilómetro. O sea, toda la gente que va a venir en el tren para trasladarse a la puerta

principal del aeropuerto tendría que caminar un kilómetro, o tomar un taxi, o movilizarse.

Usted imagínese, prácticamente el puente que se ha construido de manera improvisada va a generar toda una congestión, y aparte que la zona también es una zona no tan tranquila, una zona movida. Entonces, yo creo que aquí debe haber una planificación, porque este aeropuerto estaba para inaugurarse ya este fin de mes.

Entonces, por algunas observaciones lo han corrido a un mes más, pero miren, estos problemas van a continuar y se van a generar con mayor intensidad, dado que va a ser la única puerta al parecer de ingreso.

Yo solicitaría que en la próxima sesión se invite al ministro de Transportes, a los funcionarios responsables de toda esta obra, también a los señores del aeropuerto, y pueda aclararse y darle las facilidades que merecen los usuarios al hacer uso del aeropuerto, no solamente para los peruanos, sino para todos los usuarios, sea peruano o extranjero.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista.

Vamos a trasladar también su preocupación al ministerio de Transportes para que pueda asistir en la siguiente sesión.

¿Algún otro congresista que desea participar?

Bueno, si no lo hay, la presidencia va a hacer algunas preguntas.

En la exposición que hizo la presidenta del consejo de Ositran, expuso que habría solicitado de que algunas líneas aéreas presenten algunas sugerencias, y hasta ahora no lo hay.

Yo creo que hay que tomar medida respecto a ello, porque eso es lo que más los usuarios se quejan del servicio que brindan las líneas aéreas.

En ese sentido, ¿qué está haciendo Ositran para **(5)** [...]a que, de una vez, antes de que se inicie todo este proceso, puedan ellos alcanzar lo que pueda favorecer para dar una buena atención al usuario. Esa sería una.

La otra. ¿Qué aspectos del nuevo diseño de la ampliación podrían afectar la experiencia de los pasajeros y cómo se están mitigando estos efectos?

Y para LAP hablaba sobre los acontecimientos ocurridos el 2 de junio pasado, donde se vieron las situaciones por la falta de iluminación de la pista de aterrizaje. Se ha leído que habría

firmado un convenio con Corpac para la eliminación de la pista 1, ¿Podrían darnos detalles?

Aparte de ello, también se mencionó que, si los aeropuertos de las regiones podrían tener una mayor inversión, podría haber un tráfico fluido aéreo, por ejemplo, de Cusco a Piura o Arequipa, Tumbes. Entonces, ¿qué está faltando ahí?

Bueno, sabemos que es parte de la inversión, pero si tenemos el aporte que está dando por parte de la administración de acá de LAP, se está haciendo un aporte importante al **Erario** nacional, ¿cómo es que no revierte el Estado en implementar esta infraestructura?

Tengan las preguntas por parte de la presidencia.

LA PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Okay, gracias.

Fíjese, toqué su atención de las líneas aéreas a los usuarios finales, el empleado competente, nosotros a las aerolíneas las tenemos sentadas en nuestra mesa como usuarios intermedios, no como empresas que brindan el servicio a los usuarios finales.

Ese tramo es competencia de [...?], pero nosotros no hemos hecho alusión a las líneas aéreas en este proceso, ¿por qué? Porque las líneas aéreas tienen que cumplir con, digamos, responder las preguntas y atender los preguntas que está haciendo LAP para poder tener sus *counter* y todos sus procesos ya instalados en el mencionado terminal.

Y ahí es donde hemos visto mayor respuesta. Y si nos ha llamado la atención por las líneas aéreas en todo este tiempo, son las que más se han venido quejando de que si llegábamos o no llegábamos a la fecha del 18 de diciembre o finalmente [...?].

Pero, si se quejan de que vamos a llegar, estamos en el entendido que ya estamos uniendo el hombro para que esta fecha avance, pero hemos identificado que el 70% de estas empresas no han cumplido con entregar la información que se les ha pedido para poder hacer realidad su instalación en el nuevo terminal.

Entonces, nosotros nos hemos aproximado a ellas como personas o como entidad tienen que tener, digamos, una instalación en el terminal para poder cumplir el servicio de los usuarios que van a estar en la instalación aeroportuario.

Y respecto a la experiencia. Nosotros estamos preocupados por la experiencia del viaje, pero por razones que ya, como usted mismo ha comentado, se ha comentado aquí en la mesa, ya exceden lo que son las competencias del [...?]y que también, por tanto, también

exceden las competencias nuestras porque nosotros solo supervisamos a LAP.

Y, efectivamente, tiene que ver con el ingreso, nos preocupa también el ingreso peatonal, nos preocupa que la zona no sea ornamentalmente la más adecuada o segura para que las personas puedan llegar en un caso de emergencia caminando, pero es toda la configuración ya de la zona, toda ...cómo se llama...

El señor .- La configuración geométrica.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello .- Sí, exacto, que no se ha pensado de hace muchos años, porque nosotros sabíamos del año 2018, como Estado, que ya esta fecha llegaba. O sea, se ha debido habilitar la sección vial para que haya una correlación de veredas, de pistas, de espacios para ciclismo.

Todo eso sí está pensado por la entrada original que no se ha cumplido con entregar, efectivamente, porque no está el puente listo y se ha habilitado la [...?].

Entonces, cuando usted nos habla de experiencia, del usuario, sí estamos muy preocupados precisamente por el ingreso y la salida.

El GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS (LAP), señor Juan José Salmón Balestra.- Respecto de las luces de Corpac y de [...?], como he comentado, la segunda pasada [...?], suscribimos el convenio con Corpac.

Como he comentado, la última parte que es positivo, es la intervención de la pista actual [...?]. En ese proceso de mantenimiento, evidentemente, se iban a afectar las luces correspondientes. Por eso, la idea era tener un proyecto único, coordinado.

El convenio que hemos firmado consiste en que LAP va a hacerse cargo de la obra civil y la refacción de la pista, así como también del proceso de compra, implementación, impuesta del servicio de todo el sistema de luces de esa pista. De tal manera que ese **sistema converse** con los sistemas de luces modernas que hemos instalado.

Una vez culminada la obra y entregada, Corpac recibirá este equipamiento y serán ellos los responsables de llevar adelante el mantenimiento de esas luces que les corresponden a ellos.

Esto es un trabajo que hemos venido conversando aún con Corpac Casilla varios meses, y finalmente hemos llegado a este acuerdo.

Y el tema está claro respecto a lo que se procura, la intervención de supervisores para poder dilucidar cualquier

controversia que pueda surgir. [...] para poder cumplir esos plazos.

Y respecto de la posibilidad de vuelo directo y el desarrollo de infraestructura de aeropuertos regionales. En realidad, como les comentaba, los aeropuertos regionales, los dos paquetes de aeropuertos regionales de concesión, utilizan recursos del Estado, alguno de ellos proviene justamente este fideicomiso, este dinero que entrega LAP.

Para ellos lo que tienen que hacer de alguna manera, es acelerar la aprobación de expedientes. Sea contratando a un tercero, sea reforzando la función de la DGAC, pero el dinero está ahí. Y si el aeropuerto Jorge Chávez está creciendo, también es importante que crezca a la misma magnitud, si no forma un cuello de botella.

Y, lo otro, respecto a la posibilidad de vuelos directos, por ejemplo, entre Cusco y Chiclayo, por citar solamente un ejemplo, y las muchas rutas que puede existir depende de la economía y del modelo económico de cada aerolínea; pero, que se puede dar, se puede dar sin ningún problema.

Nosotros como LAP, no tenemos ningún problema, sino todo lo contrario. Mientras más conectado esté el Perú, sería que la conectividad aérea está creciendo y genera beneficios, oportunidades y negocios para todos. Entonces, por ese lado, es básicamente establecer una política en la DGAC para incentivar eso.

Se está trabajando muchísimo ahora en países como Argentina, porque es una liberalización total de transporte aéreo, en términos de no poner restricciones de bandera, ni tripulación, permitir cabotaje, conectividad total. Al final lo que necesitamos es conectarnos como país, hacia afuera, y como país también internamente. Si eso lo quieren hacer las empresas que operan actualmente, a buena hora.

Y si lo quiere hacer un nuevo operador que quiere entrar y conseguir los espacios para operar, a buena hora también.

Y, repito, y para eso siempre quiero ser bien claro en ello, si eso significa que los vuelos no tengan que pasar por el Jorge Chávez, en ningún momento. Realmente nosotros estamos acá para competir y para generar un negocio producto de un sistema económico que crezca de manera armónica y ordenada.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Congresista Rosangella.

La señora BARBARÁN REYES (FP).— Quería justamente sobre lo que habían señalado en ese caso, presidente, el directorio de Ositran.

Hay dos puntos importantes y es que, lamentablemente, cuando el Estado se confunde o incumple, a veces ni siquiera tenemos responsables.

Entonces, en este caso, Presidente, yo sí insisto que más allá, y esperemos que se cumplan los plazos, que tengamos un aeropuerto de primer nivel por el recorrido que se han hecho, no sé si se ha podido hacer todo el recorrido.

O sea, es impresionante eso. Para el peruano va a tener un aeropuerto hoy de primera. Sin embargo, empecemos a ver cómo es que se origina el proyecto.

El congresista Bellido hizo una consulta, ¿no? O sea, los dueños del Terminal 1, no es el Estado. En este caso es LAP. O sea, LAP opera, lamentablemente hace alusión a un almacén, si mañana lo... O sea, ellos tendrían que ver.

Lo que sí me comentaron es que se están viendo la mejor opción posible. Además, pensando en ello, ya ellos verán. Sé que nos podrían ofrecer, pero nos han quitado como peruanos la posibilidad de conectar.

O sea, cosas que ya de una manera u otra se está invirtiendo un poquito, mejorar los accesos, en que se tiene una proyección. Algunos dicen, sí, pero construyan un tren, hasta dentro del aeropuerto. ¿Se podría hacer?, no sé qué tan posible sea eso también, de repente, para que ustedes nos puedan explicar cómo han quedado con el proyecto del Metro 2, si es que ya de ninguna manera va a haber conexión.

Nos comentaron que habían dejado igual el espacio, por si se proyectaba más adelante alguna solución, para que nos puedan exponer eso.

En segundo lugar, es a dónde..., en todo caso, tenemos que recurrir nosotros para asegurarnos de que el Estado cumpla. O sea, no tenemos acceso ya, pero más o menos ¿cuándo es que vamos a tener acceso? Porque nos van a dejar el aeropuerto y a la gente no las podemos tener tiradas, o ver, ok, tenemos estos dos puentes provisionales, tú verás cómo llegan.

Lo importante es que ya tienen una infraestructura. Alguien tiene que responder, yo creo que en este caso es el MTC, presidente, para que ellos nos aseguren cuáles son las obras, cuáles son las obras que se van a hacer, cuándo se van a hacer, y finalmente cuándo es que se va a lograr esta experiencia.

Otra consulta que sí quería hacerle, presidente, en el tema de Ositran que, en el cuadrado, ellos señalaron unos *checks* sobre los espacios, y había el que el Ministerio de Salud, Ositran y Senasa estaban en *stand-by*, para que de repente nos detalle un poquito, a fin de que todo esté en óptimas condiciones para la apertura.

Eso era lo que quería preguntar.

Y sólo recalcarle a LAP si nos podría exponer un poquito sobre la propuesta que ustedes tuvieron, si es que mañana o más tarde quisieran conectar la estación aeropuerto que ya no es aeropuerto y si les daría, por vergüenza, cambiarle al menos el nombre.

Gracias, presidente.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Voy a hacer una intervención sobre el tema del antiguo terminal.

Fíjense, hace más o menos ya tres años, creo que fue, que LAP planteó la posibilidad de mantener el antiguo terminal y construir el nuevo.

Pero hubo ahí una negativa muy grande. Voy a ser muy transparente, un *lobby* también muy grande de Aerolíneas Aéreas, porque no querían que persistieran los dos terminales. La razón es que decían, si persisten los dos terminales, el LAP no se va a esforzar en construir un terminal demasiado grande, sino va siempre a quererse ayudar con el antiguo y eso no conviene.

Entonces, llegó la consulta de Ositran, sobre si era posible modificar el contrato y que existieran los dos terminales. Entonces, nosotros analizamos el contrato y vimos que sí era posible, siempre y cuando se cumplieran dos condiciones: que fueran más beneficiosas para los usuarios y más ventajosas para las operaciones. Si LAP propone que ese terminal continúe funcionando con esas dos condiciones, entonces se podrían aceptar que funcionaran los dos terminales.

Y esa fue nuestra respuesta teórica.

Luego, en la mesa, en el MTC entiendo que no se aceptó la propuesta y se dijo que construyan su terminal y mantenemos el proyecto como originalmente se dio, que es convertir ese antiguo terminal en un mall.

Pero en nuestra visión del contrato, como intérprete del contrato, es que sí se puede modificar ese contrato, ese proyecto, y sí se puede hacer un planteamiento en el cual ese antiguo terminal o quede como antiguo terminal o se convierta en

lo que se requiera para las necesidades del Estado y los ciudadanos al final.

Entonces, digamos, eso como introducción porque si es posible.

Y respecto al cuadrado que comentaba, quisiera que Francisco, por favor, el ingeniero Jaramillo, [...?]

El señor PRESIDENTE.— Diríjase a la presidencia para poder dar el pase.

EL GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DE OSITRAN, Francisco Jaramillo Tarazona.— Efectivamente, en las áreas de asignación para las oficinas, a las entidades prestadoras, las entidades estatales que prestan servicios de [...?] , hay un anexo 10 al contrato de concesión

Entonces, ese anexo 10 establece áreas específicas que se le tienen que dar a la policía, migraciones, a cada uno de los [...?]; ¿Correcto? Y con ese proceso, el concesionario en su fase de diseño ha asignado áreas.

Entonces, en ese anexo hay que separar. Son áreas administrativas. Es un gran número que sale [...?] cifras, esa que se está entregando ese valor. Y también se precisan otras áreas operativas que salen del cálculo, del flujo, de los modelos que establece los manuales de IATA para hacer esa atención de [...?].

Entonces, en esta tabla, ¿qué es lo que se está haciendo? Se está haciendo un seguimiento del estado de implementación de las entidades del Estado. ¿Y cuál es el proceso de envío de los documentos de cada una de las entidades hacia LAP? Porque el LAP también tiene que, ojo, estar haciendo las coordinaciones con los propios sujetos de estas entidades para que las oficinas guarden una armonía común respecto al terminal.

Y entonces, se hace el seguimiento, en algunos, por ejemplo, en la primera columna, es proceso de envío de carpetas culminado sin pendiente. Ahí vemos la fecha de envío, los planos, el estado. ¿Cuál es el avance? 100%.

Después dice, la segunda cuadra, Proceso de envío de expedientes técnicos de las entidades al LAP. ¿Cuál es el estado?

Lo del Ministerio Público cumplió; Migraciones, Promperú, el Ministerio... entonces, este es el procedimiento que nosotros vamos haciendo el seguimiento [...?] con el concesionario, que es el LAP, para ver las fechas que estamos teniendo previstas para que esto no sea un polígono [...?], porque [...?].

Entonces, esa es otra parte de nuestra labor de supervisión y fiscalización que se hace con Ositran, porque el concesionario

LAP, muy claramente lo ha dicho el gerente general, que son los responsables del diseño construcción, (6) operación y mantenimiento. Ellos son los responsables. No nos podemos intervenir en la parte del diseño.

La responsabilidad del Ositran, cuando esta infraestructura entre en operación, va a hacer medir niveles de servicio, estándares de calidad que el usuario va a recibir con la prestación de esta infraestructura. Y cuando el Ositran hace esas mediciones semestrales y detecte incumplimientos, le va a exigir al concesionario que mejore procedimientos, mejore flujos o amplíe el terminal, tal como claramente lo ha señalado acá la doctora en la otra presentación, va a tener que crecer el terminal, va a tener [ininteligible]. Ese es el procedimiento de supervisión y fiscalización que se hace, como parte del Ositran en su competencia. Y quisiera ampliar la parte del acceso con respecto a eso, por eso sí quisiera que quede claro, para que se entienda un poco mejor.

A ver, miren, esto, de verdad, no debimos haber llegado a esta situación. Esos puentes en rojo que hacen con las vías son temporales.

Como dijo muy claramente aquí, ¿cuándo se entregó la totalidad de terrenos? En diciembre del 18, 19, 20, 21, 22, 23, se pudo haber hecho, disculpen, pero me voy a parar.

Se pudo.

Miren Acá llega la vía, lo que ha hecho LAP, ¿Qué falta? El puente Santa Rosa.

Acá está el río. El río, ha quedado acá. Todos los accesos peatonales, veredas están previstos acá.

Tal como estaba conceptuado originalmente en el proyecto. ¿A qué solución se ha llegado? A una temporal. Estas vías no estaban en previstas.

El ministerio, Sutran, LAP, con opinión y coordinación, suscribió una adenda para poder adelantar esta de acá, que lo tenía previsto más adelante, 2030, así es como aparece, 2030. Lo ha adelantado y está conectando con estos puentes temporales.

Hay un tema de capacidad. Sí, efectivamente. Entonces, este es un tema que, efectivamente, ahorita no tiene LAP [ininteligible] que se está solucionando con el tema del servicio de ATU, que se está previendo.

Eso es lo que quería complementar.

El señor PRESIDENTE.— Es bastante preocupante, pero bueno.

Sí, dándole la palabra a José.

El señor CERRÓN ROJAS (PL).— Sí, alguien para Ositran.

En todo caso, Ministerio de Salud, Ositran y Senasa, ¿no han cumplido en enviar? ¿Cuáles son las acciones que ustedes están tomando? Porque eso los va a dejar en abandono, entiendo.

Eso es un número y el número dos, ya que estamos poniendo de conocimiento, presidente, que la comisión, o sea, [ininteligible], hay que enviar estas alertas de que deben cumplir.

Porque si no, nosotros también nos van a decir que somos cómplices.

El señor PRESIDENTE.— Vamos a hacer llegar también ese pedido de las instituciones que figuran acá, como que no han enviado la documentación, para que vean qué acciones se están tomando frente a esto.

LA PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— En el caso, por ejemplo, de las empresas que están mencionadas, están en proceso, que están, digamos, abandonadas, es el estado que ahorita no está.

En el caso, por ejemplo, de Ositran, nosotros teníamos una oficina planteada. El plan original está al 25 de mayo, pero es una oficina muy pequeña, que no nos permitía, digamos, hacer cumplir nuestra orientación de usuarios, si hubiéramos tenido un espacio mayor, que recién nos habilitaron el 26 de septiembre. Entonces, por eso hemos tenido ese atraso.

Ahora, en realidad no es un atraso, sino que estamos dentro del proceso todavía de implementación.

El señor PRESIDENTE.— ¿Senasa y el Ministerio de Salud?

LA PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— También están en proceso, están en proceso.

El señor PRESIDENTE.— De todas maneras, nosotros como comisión, vamos a enviar la petición para ver el estado actual como está.

EL GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS - LAP, señor Juan José Salmón Balestra.— Ahora, dando respuesta, señor presidente, a la consulta de la congresista Barbarán, respecto a lo que es transporte público vacío.

Evidentemente, lo que tenemos que hacer acá es proyectar cuál va a ser el flujo del terminal cuando llegue el terminal, cuando llegue el término de proximidad de 40 000. A ese momento, el aeropuerto debería estar procesando aproximadamente 50 millones.

Con las ampliaciones, con las cosas [ininteligible], más o menos 50 millones. Evidentemente, una infraestructura de esa magnitud requiere, con urgencia, sistemas de transporte masivo para poder conectar el terminal con la ciudad, con sistemas de transporte masivo para acceder a la ciudad. Esa es la única cosa que va a ser por excelencia.

Nosotros, en nuestro proceso de diseño, hemos reservado un área que está ubicada más o menos donde está ubicado este punto, donde podrían, cuando se defina qué línea de metro va a tener el terminal, podrían construirse una estación subterránea para poderla conectar con alguna de 1000 metros que decida el Ministerio de Transporte, que nos va a conectar con el terminal.

Y la razón por la cual nosotros hemos reservado esa área, qué significa, es un área que no tiene interferencias, y que no tiene ductos de agua, desagüe, luz, no tiene nada como para que puedan entrar y construir libremente.

Nosotros hemos tomado esta previsión para ubicaciones absolutamente aleatorias, porque a este momento no existe ningún plan concreto respecto de cómo se va a tener este terminal en el futuro, pero no conocemos de manera formal ningún plan, ningún proyecto, ninguna línea desde la cual podríamos estar conectados.

Hemos tomado esa previsión, la hemos reservado en nuestro plan maestro para evitar complicaciones en el futuro, tanto en la operación de LAP como también en la ejecución de esa obra, que es sumamente necesaria.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, muchas gracias por las respuestas a los invitados y por la buena disposición para con la comisión.

Siguiente y último tema.

Predictamen recaído en el proyecto de ley 9058/2024-CR, que propone, mediante texto sustitutorio, la ley que modifica la ley 26917 y la ley de supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte, el uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo, para fortalecer la competencia del Ositran en la difusión de los derechos y deberes de los usuarios que utilizan dicha infraestructura. Colegas congresistas, paso a sustentar el predictamen.

La propuesta normativa busca atender la falta de información de los derechos que le asisten a los usuarios de los servicios de transporte público.

Se pretende que los pasajeros estén informados de cómo plantear sus requerimientos, reclamos o quejas, o simplemente conocer cómo deben proceder ante la empresa prestadora de servicios de transporte público. De este modo, se busca cautelar el derecho a la información que le asiste a todo pasajero y que requiere que todos los actores vinculados a la gestación del servicio adopten y amplíen los mecanismos de comunicación establecidos.

El predictamen, luego de haber evaluado las opiniones de las entidades competentes, considera viable y propone un texto sustitutorio que considera solo uno de los criterios establecidos por el proyecto de ley, ya que luego de haber analizado las opiniones recibidas del Indecopi, del Ositran, de Corpac y de la Asociación de Consumidores - Aspec, concluye que es conveniente recomendar la aprobación del proyecto de ley con un texto sustitutorio que levante las observaciones manifestadas por alguna de las dichas instituciones.

Habiendo evaluado la normativa, queda claro que el Ositran sí está obligado por la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y el Código de Protección y Defensa del Consumidor a defender a los usuarios dentro de los alcances de la Constitución y las leyes de consulta.

Asimismo, siendo que las políticas públicas 8 y 11 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, ley 29571, ordenan al Estado a procurar y promover una cultura de protección al consumidor y comportamiento acorde con la buena fe de los proveedores y que la función por efectuar de los poderes públicos para asegurar el respeto y pleno ejercicio de los derechos reconocidos en el Código, privilegiando el acceso a la educación, la divulgación de los derechos del consumidor y las medidas en defensa del consumidor y orientan sus acciones para que la protección al consumidor sea una política transversal que involucre a todos los poderes públicos, así como a la sociedad y tenga una cobertura nacional que asegure a toda persona el acceso a los mecanismos de protección de sus derechos.

En el marco del Sistema Nacional Integrado de Protección del Consumidor, corresponde reforzar la función del Ositran en cuanto a la defensa de los usuarios, la misma que se ejerce al difundir información sobre los derechos y deberes de los usuarios al interior de la infraestructura de transporte de uso público supervisada por el Ositran en general y no solo referida al transporte aéreo, a través de los mecanismos que determine este organismo regulador.

Asimismo, los proveedores juegan un papel crucial en la protección al consumidor y la transparencia en la información. Es fundamental para que los consumidores puedan tomar decisiones informadas. También se espera que los proveedores adopten prácticas comerciales éticas y responsables, promoviendo un comercio justo y sostenible.

Por ello, también son llamados a trabajar activamente para asegurar que sus servicios no solo cumplan con los estándares legales, sino que también contribuyan a un mercado justo y seguro para los consumidores.

Es así, como el texto sustitutorio propone incorporar el literal u) al artículo 7.1 de la ley 26917, *Ley de supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo*, estableciendo como una de las funciones del Ositran el difundir información sobre los derechos y deberes de los usuarios en el interior de las infraestructuras de transporte de uso público bajo su supervisión a través de los mecanismos que determine, para lo cual las entidades prestadoras a cargo de las referidas infraestructuras brinden las facilidades y el espacio físico necesario para el cumplimiento de tales fines sin impuesto alguno.

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

Los congresistas que quieran intervenir pueden solicitar en este momento.

Si no hay intervenciones, entonces, vamos a votar el predictamen.

Pido a la secretaria técnica que proceda a la votación.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Sí, señor presidente.

Se saca a votación el predictamen recaído en el proyecto de ley 9058.

El sentido de su voto, congresista Manuel García Correa.

El señor GARCÍA CORREA (APP).— A favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— García Correa, a favor.

Congresista Ernesto Bustamante Donayre.

Congresista Guido Bellido Ugarte.

El señor BELLIDO UGARTE (NA).— A favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Bellido Ugarte, a favor.

Congresista Rosangella Barbaran Reyes.

La señora BARBARÁN REYES (FP).— A favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Barbaran Reyes, a favor.

Congresista Auristela Obando Morgan(); congresista Cesar Revilla Villanueva.

Revilla Villanueva consigna su voto, a favor.

Congresista Edgar Tello Montes.

El señor TELLO MONTES (BMCN).— Tello Montes, a favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Tello Montes, a favor.

Congresista Waldemar Cerrón Rojas.

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

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Cerrón Rojas, a favor.

Congresista Flavio Cruz Mamani.

Congresista Noelia Herrera Medina.

La congresista Herrera Medina consigna su voto, a favor.

Congresista Wilson Soto Palacios.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Soto Palacios, a favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Soto Palacios, a favor.

Congresista Patricia Chirinos Venegas.

La congresista Patricia Chirinos Venegas consigna su voto, a favor.

Congresista Guillermo Bermejo Rojas.

El señor BERMEJO ROJAS (CD-JP).— A favor.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Bermejo Rojas, a favor.

La congresista Obando Morgan consigna su voto, a favor.

Señor presidente, han respondido a favor 11 señores congresistas. No hay votos en contra, no hay abstenciones. El dictamen ha sido aprobado por unanimidad.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, secretaria técnica.

Como el dictamen ha sido aprobado por unanimidad, agradecemos a los señores congresistas por su asistencia y participación. Reiterando el agradecimiento a LAP y a Ositran **(7)** por las facilidades brindadas para realizar esta sesión extraordinaria en esta área de la ampliación del Aeropuerto Jorge Chávez, y siendo las 12:33 minutos se levanta la sesión extraordinaria.

Muchas gracias, colegas congresistas.

—A las 12:33 h, se levanta la sesión.