

Área de Transcripciones

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

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

**NOVENA SESIÓN ORDINARIA**

**(Vespertina)**

**(Documento de trabajo)**

**MARTES, 10 DE DICIEMBRE DE 2024**

**PRESIDENCIA DEL SEÑOR IDELSO MANUEL GARCÍA CORREA**

*-A las 14:07 h, se inicia la sesión.*

**El señor PRESIDENTE.**- Muy buenas tardes, estimados colegas, congresistas.

Novena sesión ordinaria de la Comisión de Defensa del Consumidor.

Martes, 10 de diciembre de 2024.

Pido a la Secretaría Técnica que pase lista para verificar el *quorum* correspondiente.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**- Buenas tardes, señores y señoras congresistas, se llama la asistencia.

Congresista Manuel García Correa.

**El señor GARCÍA CORREA (APP).**- Presente.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**- García Correa, presente.

Congresista, Ernesto Bustamante.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**- ()

**La SECRETARIA TÉCNICA.**- Congresista Guido Bellido Ugarte.

**El señor BELLIDO UGARTE (PP).**- ()

**La SECRETARIA TÉCNICA.**- Congresista Rosangella Barbarán Reyes.

**La señora BARBARÁN REYES (FP).**- ()

**El señor BELLIDO UGARTE (PP).**.- Guido Bellido, presente.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**- Bellido Ugarte presente.

Congresista Rosangella Barbarán Reyes.

**La señora BARBARÁN REYES (FP).**- ()

**La SECRETARIA TÉCNICA.**- Congresista César Revilla Villanueva.

Se deja constancia que, a las 14h con 5 minutos, el congresista Revilla consigna su asistencia.

Congresista Rosio Torres Salinas.

**La señora TORRES SALINAS (APP).**- ()

**La SECRETARIA TÉCNICA.**- Congresista Edgar Tello Montes.

**El señor TELLO MONTES (PP).**- ()

**La SECRETARIA TÉCNICA.**- Se deja constancia que la congresista Rosio Torres consigna su asistencia.

Congresista Noelia Herrera Medina.

Se deja constancia que la congresista Herrera Medina consigna su asistencia

Congresista Wilson Soto Palacios.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**- ()

**La SECRETARIA TÉCNICA.**- Congresista Patricia Chirinos Venegas.

Se deja constancia de la presencia de la congresista Chirinos Venegas.

Congresista Guillermo Bermejo rojas.

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

**La SECRETARIA TÉCNICA.**- Bermejo Rojas, presente.

Congresista, Jorge Morante Figari.

**El señor MORANTE FIGARI (SP).**- Morante Figari, presente.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**- Morante Figari, presente.

Congresista Katy Ugarte Mamani.

**La señora UGARTE MAMANI (BM).**- Katy Ugarte, presente.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Ugarte Mamani, presente.

Congresista Ernesto Bustamante.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— ()

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Congresista Rosangella Barbarán.

**La señora BARBARÁN REYES (FP).**— ()

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Congresista Edgar Tello Montes.

**El señor TELLO MONTES (PP).**— ()

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Congresista Flavio Cruz Mamani.

**El señor CRUZ MAMANI (PL).**— Presente, Cruz Mamani.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Cruz Mamani, presente.

Congresista Wilson Soto Palacios.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— ()

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Congresista Ernesto Bustamante.

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

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Bustamante, presente.

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

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, Secretaria Técnica.

Siendo las 14 horas con siete minutos del día martes 10 de diciembre del 2024, contando con el *quorum* de reglamento, se da inicio a la novena sesión ordinaria de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos.

El acta. Consulto a los miembros de la comisión si hubiera alguna observación al acta de la octava sesión ordinaria que fue remitida con la agenda.

Como no hay observaciones dejamos constancia de la aprobación del acta por unanimidad.

Pasamos a la sección informes.

### **Informes**

**El señor PRESIDENTE.**— Estimados colegas, deseo informar sobre las invitaciones cursadas al señor Ángel Manuel Manero Campos, Ministro de Desarrollo Agrario y Riego.

La comisión consideró fundamental contar con la presencia para abordar temas prioritarios de su sector; por ello, se le cursó una primera invitación con el objetivo de tratar el tema referido al uso de plaguicidas en frutas y verduras.

Este tema es de vital importancia, ya que el uso indebido de plaguicidas no solamente afecta a la calidad de los alimentos, sino que pone en peligro la salud pública al asociarse con enfermedades crónicas. La protección de los consumidores frente a estos riesgos es una prioridad para esta comisión, por lo que se hace urgente contar con la presencia del Ministro de Desarrollo Agrario y Riego para un diálogo directo. No obstante, el Ministro no asistió y delegó su representación a funcionarios de SENASA (Servicio Nacional de Sanidad Agraria del Perú).

Posteriormente, se le cursó una segunda invitación para participar en la sesión anterior, en la cual se abordaría, adicionalmente, la problemática relacionada con la crisis hídrica de la región Piura, cuya represa de Poechos viene operando con menos del 2% de su capacidad, lo que afecta el acceso al agua potable, la agricultura y la salud pública.

Aunque el Poder Ejecutivo declaró en emergencia a 34 distritos el 30 de octubre, esta medida vence pronto y seguimos sin un informe claro por parte del Ministro de Desarrollo Agrario y Riego sobre las acciones o planes a futuro.

Sin embargo, nuevamente el Ministro declinó su asistencia argumentando otros compromisos y designó a representantes del sector para que participaran en su lugar, por esta razón diciendo que existen temas de gran importancia que se encuentran pendientes, solicito que desde esta comisión tomemos la decisión de exigir formalmente la presencia del Ministro de Desarrollo Agrario y Riego en esta comisión, consulto a los miembros de la comisión si existe alguna oposición para autorizar a la presidencia a que en nombre de la comisión se gestione y exija la presencia del Ministro en la próxima sesión.

Bueno, si no hay oposición, quedamos para la próxima sesión, invitar al Ministro de Agricultura y Desarrollo Agrario.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Señor presidente, se deja constancia de la asistencia de la congresista Rosangella Barbarán Reyes y del congresista Wilson Soto Palacios.

**El señor PRESIDENTE.**— Consignar la asistencia, Secretaria Técnica.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Asimismo, la asistencia del congresista Edgar Tello Montes.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, consignar asistencia.

Pasamos a la sección Orden del Día.

#### **ORDEN DEL DÍA**

**El señor PRESIDENTE.**— Tenemos la presencia del señor Ministro de Transportes y Comunicaciones, el señor Raúl Pérez Reyes, a quien saludamos y le damos la bienvenida y, además, le pedimos que se sienta en la mesa de debates.

Bienvenido, ministro.

El tema a tratar es la problemática de los accesos al nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y su impacto en los usuarios.

Colegas congresistas, en las semanas pasadas tuvimos una sesión descentralizada en el nuevo terminal del Aeropuerto Jorge Chávez.

Así también, se hizo una visita de inspección a toda la infraestructura.

En ese marco, y a pedido de los congresistas Guido Bellido Ugarte, Rosangella Barbarán Reyes y Edgar Tello Montes, se cursó invitación al Ministro de Transportes y Comunicaciones para que explique y detalle de los motivos por los cuales se tomó la decisión de que las instalaciones de lo que sería el antiguo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez deje de funcionar una vez inaugurado el nuevo aeropuerto. Asimismo, para que explique las razones por las cuales no se ha cumplido con entregar el puente Santa Rosa para el ingreso **(2)** al nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez, y el impacto que generará a los usuarios para ingresar de manera peatonal al nuevo aeropuerto.

Y, finalmente, para que informe sobre el proceso que se viene realizando con la ATU para el funcionamiento de líneas de transporte desde el ingreso hasta la parte interna del aeropuerto.

El ministro está aquí, en la sesión, y le concedemos 20 minutos para que exponga lo solicitado.

Adelante, ministro.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.**— Muchísimas gracias. congresista García, buenas tardes. Estimado congresista Bustamante y a todos los congresistas miembros de la comisión.

Comenzaremos por el primer tema, señor presidente, es el que tiene que ver con los motivos por los cuales se tomó la decisión de que las instalaciones de lo que va a ser el antiguo aeropuerto dejen de funcionar una vez que se inaugure el aeropuerto, es una de las preguntas.

Le voy a pedir, que me permita que el director general de Aeronáutica Civil pueda hacer la explicación en detalle.

Pero, quería comenzar yo antes con el argumento más de decisión política.

Más allá de los compromisos contractuales que eso lo va a mencionar en su momento el director de Aeronáutica Civil, lo que es claro es que el actual aeropuerto tiene capacidad para atender a 15 millones de personas.

Es un aeropuerto que data de mediados de los años 60, fue inaugurado por el expresidente Fernando Belaunde Terry en su primer mandato. Es un aeropuerto que en su momento fue un aeropuerto emblemático en la región.

Pero, que al día de hoy no solamente tiene una limitación de capacidad, puede atender máximo a 15 millones de pasajeros cuando la demanda mensual está alrededor de 24 millones.

Sino que, además, es un aeropuerto que tiene un diseño que el día de hoy ya no se utiliza, porque es un diseño que no es funcional para la administración de las casi 85 mil personas que entran y salen al aeropuerto todos los días, adicionalmente de los 17 mil trabajadores que entran y salen al aeropuerto todos los días.

Entonces, estamos hablando de un panorama de más o menos 100 mil personas que se mueven entrando o saliendo a lo largo del día al aeropuerto, y el actual terminal no sólo tiene problemas de capacidad, y es la razón por la que se planteó la expansión, sino también tiene un problema ya de diseño. Es un aeropuerto que el ingreso y la salida de los pasajeros está todo al mismo nivel. Cuando a nivel internacional, lo que se hace es que se diferencia justamente el primer nivel para la salida de pasajeros y el segundo nivel para los pasajeros que entran al aeropuerto.

Eso permite una mucho mejor gestión del tráfico aeroportuario y permite que el pasajero tenga mucho menor tiempo en, digamos, obstaculizándose entre ellos, como ocurre de alguna forma en nuestro aeropuerto. Si usted mira ciertos momentos del día, la verdad hay un nivel de congestión no menores.

Entonces, cuando se tomó la decisión de ir totalmente por el nuevo aeropuerto que, además, el actual aeropuerto tiene 15 millones de capacidad al año de pasajeros el nuevo arranca en 30

y al siguiente año tiene 40 millones de capacidad con la posibilidad ampliar hasta 60.

Pero la otra cosa es que el actual aeropuerto sólo tiene 19 mangas y el nuevo aeropuerto va a tener 46 mangas.

Entonces, por donde lo veamos, es claramente una mejora y nosotros creíamos que no era conveniente, no solamente porque el contrato no establece, sino que no era conveniente de cara a la prestación del servicio, brindar los servicios aeroportuarios en el actual aeropuerto.

Creemos que la nueva inversión que viene con el nuevo aeropuerto, que tiene una serie de mejoras, pues, hace mucho más amigable el transporte de los pasajeros no sólo internacionales sino también los nacionales, que son la mayor parte de los pasajeros de nuestro aeropuerto.

Entonces, esta es la razón por la que se decidió, políticamente, no ir por un aeropuerto que utilice una parte de la actual y uno nuevo, sino más bien totalmente por el nuevo aeropuerto, y este aeropuerto estamos viendo que cuáles van a ser los usos de él.

Seguramente en el largo plazo va a ser el segundo terminal del actual aeropuerto cuando lleguemos al tope de los 60 millones, pero es un tema que tenemos que evaluar.

Le pediría, si me permite, que el director de Aeronáutica Civil pueda completar la explicación sobre este tema, por favor.

**El PRESIDENTE.**— Sí, concedido.

**El DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, señor Donal Castillo Gallegos.**— Gracias señor ministro, señor presidente, señor vicepresidente y congresistas, buenos días, buenas tardes con todos.

Efectivamente, continuando un poco con la disertación del señor ministro, un poco para hacer historia, el contrato de concesión continúa un anexo, que es el anexo número 6, en el cual se dan las condiciones técnicas de todo el aeropuerto, y está concebido el plan maestro del aeropuerto internacional Jorge Chávez.

Ese plan maestro tiene un plan de desarrollo aeroportuario que en el 2018 fue actualizado.

¿Cuál era la propuesta de este plan de desarrollo aeroportuario? Y fueron las condiciones con las cuales también ganó *Lima Airport Partners* la concesión de este aeropuerto, que se construya un único terminal en la parte central de las dos pistas, ya se estaba viendo que se iban a construir dos pistas, con una capacidad para 33 millones de pasajeros.

De tal manera que este terminal iba a suplir, iba a adicionarse la cantidad o la capacidad de pasajeros que actualmente tiene el terminal que está en uso, como lo dijo el señor ministro, que son 15 millones de pasajeros.

Entonces, este único terminal, si lo vemos así, iba a ser para 33 millones de pasajeros. ¿Qué pasó? Vino la pandemia. Cuando vino la pandemia, un poco que los números se distorsionaron, justamente por la pandemia, y *Lima Airport Partners* presentó una contrapropuesta.

¿Para qué? Para que permanezca el terminal antiguo con su capacidad de 15 millones y en adición solamente iban a construir un terminal de 18 millones de pasajeros, de tal manera que llegaban a los 33 millones de pasajeros.

Y este lapso o esta transición, digamos, para llegar a los 30 millones de pasajeros iba a ser en los próximos 10 años, vale decir, al año 2035 recién íbamos a tener un terminal cuya capacidad iba a ser superior o de los 30 millones de pasajeros, caso contrario, este año es que vamos a tener esa capacidad.

No obstante, ello, había una cláusula del contrato que decía que este plan podría de alguna manera cambiarse si, y sólo si, resultaba más ventajoso para las operaciones y más beneficioso para el público usuario, lo cual operativamente y por eficiencia se vio que no era ni más ventajoso ni más beneficioso.

Hubo varias insistencias, idas y vueltas y ante lo cual técnicamente y por temas de servicio, por temas contractuales, esto no fue viable y se optó por la opción de que se construya el único terminal como figuraba en el contrato y como había ofrecido y sustentado por el mismo concesionario de que sea de 30 millones de pasajeros y al año 2025 y no al año 2035.

Una de las razones fue que, ¿cómo iba a ser la interconexión entre ambos terminales? Hubo varias propuestas, una propuesta era salir por Gambeta y volver a entrar al nuevo terminal.

Otra era ir por la línea de servicio, lo cual iba a aumentar considerablemente, primero, la seguridad, iba a aumentar considerablemente el tiempo, también, de traslado de los pasajeros de un terminal hacia otro.

Y, el uso no iba a ser un uso eficiente, porque íbamos a tener dos terminales, como dijo, el terminal antiguo no tiene la configuración de los terminales modernos.

Y, por supuesto, el terminal, un terminal central que atiende operaciones nacionales e internacionales y atiende a las dos pistas en paralelo, iba a ser mucho más eficiente.

Eso en resumen es lo que se hizo, se defendieron los intereses del Estado y los intereses que respalden el cumplimiento de un compromiso que está plasmado en un contrato de concesión que tiene Fuerza de Ley, señor presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Sí, continúe.

**El DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, señor Donal Castillo Gallegos.**— Sí, luego se nos preguntó las razones por las cuales no se ha cumplido con entregar el puente a Santa Rosa para el ingreso al nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez y el impacto que genera a los usuarios para ingresar de manera peatonal al aeropuerto.

Le pediría, si me permite, que el viceministro de Transportes pueda responder esta pregunta, por favor.

**El señor PRESIDENTE.**— Concedido, adelante.

**El VICEMINISTRO DE TRANSPORTES DEL MTC, señor Ismael Sutta Soto.**— Muchísimas gracias.

Señor presidente, señores congresistas, ministro, buenas tardes.

Respecto al tema del puente Santa Rosa, tiene una connotación especial. Este puente, su ejecución está a cargo de la ejecutora Provias Nacional.

Inicialmente, este puente que va a servir de la conectividad entre la vía expresa Santa Rosa cruzando la avenida Morales Duárez, de acceso al nuevo terminal, fue convocado a través de la mayoría de obra pública.

Se han hecho durante los años 20, 21 y 22 aproximadamente cuatro convocatorias por obra pública, de las cuales dos quedaron, dos tuvieron dos nulidades y dos se cancelaron, dos procesos se cancelaron debido a diversos motivos.

Inicialmente no hubo una convocatoria que pudiera tener los postores que puedan acreditar a un ejecutor y también en algún momento se tomó la decisión el año 2023, de que ese proceso se cancelara debido a que había ya la posibilidad de que nuevamente quedara desierto.

Entonces, el año 2023 lo que se opta es por incorporarlo dentro de la cartera de proyectos de obras por impuestos. Y es así que el 9 de marzo, mediante la Resolución Ministerial 258, se incorpora el puente de Santa Rosa, que contempla tres componentes, que es básicamente el puente, una rotonda y, asimismo, paso a desniveles Morales Duárez como una obra por impuesto.

Se hace la convocatoria, se hace la promoción y lamentablemente no existieron ahí postores que pudieran, a los cuales se pueda adjudicar, en este caso inversionistas, y se vuelve a convocar y lamentablemente en mes de octubre tampoco se tuvieron, no hubo la posibilidad de adjudicarlo porque se tomó conocimiento de que no iban a haber inversionistas que puedan, digamos, tomar a consideración la ejecución del puente.

Y, ahí es de que se hace una evaluación por parte del Ministerio de Transportes, respecto a que se hizo un análisis de la factibilidad del proyecto, teniendo en consideración de que el Ministerio de Transportes tiene, a través de un contrato gobierno a gobierno, con el gobierno de Francia, una obra muy importante que es la Vía Expresa Santa Rosa.

La concepción del acceso desde la Costa Verde hacia el aeropuerto va por la avenida Santa Rosa y debería de conectarse con el puente Santa Rosa de acceso directo al aeropuerto.

Y es que se toma la determinación de firmar una adenda con el TMO Vías, a efectos que se incorpore el proyecto de Puente Santa Rosa con sus tres componentes a través de una adenda y ésta se ha suscrito el 30, a finales del mes de. Perdón, este año, en el mes de agosto y con lo cual garantizamos la ejecución del proyecto.

En esta etapa, lo que hemos hecho es el expediente técnico que se tenía elaborado por parte de Provias Nacional, alcanzar a TMO Vías, para que se haga la actualización del proyecto, están en una etapa de revisión y actualización del proyecto.

Esperamos que a efectos de ya mediados del 2025 tengamos ya la actualización del proyecto, y luego pasaríamos a las etapas ya de elaboración de expediente técnico y ejecución de proyecto.

Estamos dentro del cronograma proveyendo que el año 2027 podríamos contar ya con el proyecto totalmente ejecutado.

Pero, paralelamente, para garantizar la transitabilidad y acceso al aeropuerto, es que el Ministerio de Transportes, a través de Provias y por disposición de nuestro ministro, tomó la determinación de colocar dos puentes modulares desde la avenida Morales Duárez, de acceso al aeropuerto, y los puentes están en este momento totalmente ejecutados, ya están listos para operar.

Paralelamente con Provias Nacional se están haciendo adecuaciones en la infraestructura, específicamente se está haciendo un recapeo en Morales Duárez y eso va complementado con un sistema de semaforización que se va a colocar y dos puentes adicionales en la intersección de Faucett con Morales Duárez, lo que va a permitir un acceso fluido hacia el aeropuerto de acceso

y salida, mientras se concluye el puente definitivo que sería para el año 2027.

**El señor PRESIDENTE.**— Continúe con las siguientes preguntas, ministro.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.**— Gracias, presidente.

En la tercera pregunta menciona, cuál es el proceso que se viene realizando con la ATU para el funcionamiento de la línea de transporte desde el ingreso hasta la parte interna del aeropuerto.

Una cosa importante es que, entre las puertas, el acceso de los puentes temporales hasta el terminal, hay aproximadamente, entiendo, dos kilómetros. Por lo tanto, es imposible pensar que una persona puede ingresar peatonalmente yendo al aeropuerto pasando los puentes

Y, entonces una primera cosa es que el acceso peatonal no está permitido, porque, la verdad, no tiene sentido. En ningún aeropuerto en el mundo, los aeropuertos tienen accesos peatonales, porque justo tienen esta característica que están lejos del acceso y este tiene exactamente ese diseño.

Entonces, la idea, pero claro, lo que tenemos que asegurarnos es que las personas sí puedan acceder al aeropuerto sin necesidad de utilizar un vehículo particular. Y por ello es que se ha diseñado a través del ATU, un conjunto de rutas de transporte urbano, público urbano, que acceden hasta el terminal mismo, de forma tal que el ciudadano toma estas rutas que están en tres grandes rutas que ya hoy día funcionan en Lima y para estas tres grandes rutas va a poder acceder al aeropuerto hasta el terminal mismo con lo cual no va a tener que **(3)** contratar un taxi para este servicio.

Adicionalmente a eso, estamos lanzando, también, un servicio se conoce técnicamente como un bus lanzadera que lo que busca es desde el acceso en Quilca, llevar al terminal, acceder al terminal directamente, y permitir que las personas puedan desde ya no importa ahí desde donde venga, llegan al terminal en Quilca y desde Quilca se lanza el bus hacia dentro del aeropuerto. Entonces, eso es lo que hemos estado trabajando.

Y a esto, además, hay que agregarle el que estamos y hemos hecho una primera indagación de las soluciones que deberíamos tener para implementar una extensión de la línea del metro, de la línea 4, hacia el aeropuerto.

Estamos viendo dos opciones. Una opción es una opción aérea, que es la más económica y la más rápida. La otra es la opción subterránea. Así que estamos justo viendo.

Creemos que la solución aérea debiese ser la apropiada, como ocurre, por ejemplo, en el aeropuerto de la Ciudad de Miami, en el aeropuerto internacional de la Ciudad de Miami.

Pero uno de los problemas que tenemos, que estamos chequeando con la DGC justamente es la altitud de esa línea de cara a la zona de justamente despegue de los aviones, es decir, si no generan un problema de seguridad a la operación ya de aeroportuaria.

Entonces, estamos justo viendo ese tema y ahí también definiremos si vamos a hacerlo o por vía aérea o por vía subterránea.

Le pediría, si me permite, por favor, cederle la palabra al presidente ejecutivo de ATU para que nos pueda contar con más detalle sobre el tema de las concesiones de las rutas de transporte urbano.

**El señor PRESIDENTE.**— Concedido.

Adelante.

**El PRESIDENTE EJECUTIVO DE ATU, señor David Hernández Salazar.**— Muchas gracias, señor presidente.

Por su intermedio.

Tal como ha sido referido, el tema a poder lograr es permitir que los usuarios del servicio puedan ingresar al aeropuerto y superar estos dos kilómetros de distancia que hay entre la línea de acceso y el área de atención justamente hacia los pasajeros.

Por ello, lo que hizo es, en coordinación con LAP. Recordemos que la parte que se gestiona dentro del aeropuerto es una concesión, por lo tanto, tiene que darse autorizaciones entre ambas instituciones, perdón, entre la institución y la empresa privada para poder lograr operación de servicios privados dentro del aeropuerto.

Tal es así que se pusieron a disposición 145 rutas de servicio de transporte público, de las cuales 41 tenían las condiciones que el LAP solicitaba, es decir, requisitos con vehículos de menor de 10 años de antigüedad y con una dimensión que permita, justamente, lograr ese acceso dentro de un radio de 4 kilómetros de atención. Todas estas rutas fueron puestas a disposición del operador de LAP para que puedan ser evaluadas.

De ellas, de estas cuarenta y una rutas con treinta y seis empresas de transporte, fueron invitadas a participar en un proceso que LAP, ya que, obviamente como decía, tiene que operar dentro de la concesión, tiene que ser autorizado justamente por LAP.

Estas condiciones fueron puestas a disposición. Cuarenta y una empresas, entonces, perdón, cuarenta y una rutas autorizadas de 36 empresas, 14 de estas empresas manifestaron propuesta para poder atender las rutas del aeropuerto.

De estas, cinco pasaron un proceso de presentación y absolución de consultas y 14 presentaron propuestas técnicas, o sea de la presentación de las manifestaciones de interés, las mismas 14 presentaron propuestas técnicas.

De estas, han quedado adjudicadas tres, LAP ha permitido la autorización de tres empresas que van a poder ingresar al aeropuerto, ya que tienen las condiciones, los vehículos, y la ruta, y la accesibilidad para poder realizar.

Estas tres empresas, están cubriendo tres áreas de servicio, la zona norte de la ciudad, otra está cubriendo la zona centro de la ciudad, y la otra que viene desde la zona de la avenida Brasil, Magdalena, Miraflores para ingresar.

¿Cuáles son, de las cinco rutas que debían autorizarse? Las que en este momento todavía LAP se encuentra evaluando. La zona Callao y la zona Ventanilla que en este momento se encuentran en evaluación por parte de LAP.

Recordemos que en este modelo lo que hace la Autoridad de Transporte Urbano es, define cuál es la gama de, perdón, cuál es la cantidad de operadores que tienen la disponibilidad de poder brindar servicio y dentro de esos operadores, bajo este proceso, han presentado justamente su disposición de poder participar.

En este momento lo que ya se tiene, es que nosotros estamos haciendo ya de estas tres rutas autorizadas, o que han pasado este proceso de selección y autorizadas por LAP ya nosotros nos encontramos haciendo la modificación de fichas técnicas, la instalación de paraderos y la adecuación de los vehículos para que ya puedan estar de manera vista hacia los usuarios poder tomarlos y comenzar la difusión de cuáles van a ser los paraderos en los cuales van a poder acceder.

Son tres rutas ya adjudicadas y en este momento lo que esperamos es, la adjudicación se dio el 21 de noviembre, la evaluación de ingreso y la evaluación de gestión operativa se ha estado dando desde la semana anterior.

Y, en esta primera semana se ha hecho la prueba de vehículos y está la adecuación de lo que es el servicio de información al usuario, que es paraderos y esta, como se conoce como brandeo, esa imagen que deben tener los vehículos en la parte exterior para que puedan estar listos a comunicar en la primera semana de enero el cumplimiento de las adecuaciones y ya puedan entrar en operación tal como la fecha ha sido establecida.

Si, de acuerdo a alguna pregunta, señor ministro y señor presidente, yo quedo a su disposición.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Ministro, no sé si ya.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.**— Sí, son las tres preguntas que nos hicieron los congresistas.

**El señor PRESIDENTE.**— Agradecemos al ministro, seguidamente damos el uso de la palabra a los congresistas que soliciten.

Al congresista Guido Bellido.

Damos, también, la bienvenida a los congresistas Katy Ugarte, al congresista Guido Bellido y a nuestro vicepresidente, también, Ernesto Bustamante, quienes están acompañándonos en esta sesión.

Congresista Bellido, adelante.

**El señor BELLIDO UGARTE (PP).**— Gracias, señor presidente. Muy buenas tardes con los congresistas, muy buenas tardes con el señor ministro, viceministro, el director de Aeronáutica, el ATU y demás funcionarios que el día de hoy nos acompañan.

Consultar respecto de las instalaciones del anterior o del aeropuerto actual que tenemos, qué probabilidades hay para evitar y para tener mayor flujo de transeúntes, podemos decir, de conectar con el nuevo aeropuerto.

O sea, con la actual y el nuevo, si se puede hacer trabajos complementarios, qué posibilidades ahí podemos tener y darle uso lo que es la actual avenida Faucett, ¿no?

O sea, eso sería interesante, porque de no darle uso, todas las instalaciones que el día de hoy se tienen, que están perfectamente operativas, pasarían a desuso y eso sería un gasto para el Estado. Entonces, se podría aprovechar.

Y, además, no se va a anular la pista de aterrizaje actual que tenemos, entendemos que va a entrar en un mantenimiento.

Entonces, sería sumamente importante proyectarnos a darle uso en las instalaciones actuales y poder tener un acceso mucho más, podríamos decir fácil, que el puente de Santa Rosa y todo lo demás porque requieren varios trabajos ahí y además la zona se va a tener que hacer ciertas adecuaciones por varios temas.

Por el tema de la propia infraestructura, temas de seguridad y también problemas que hemos estado por la zona, va a ser prácticamente una zona como lo llaman acá en Lima, una zona picante, son zonas de alto riesgo para los propios pasajeros.

Claro, eso se va a suplir con la presencia de la policía y demás. Tampoco son cosas imposibles, pero sí habría esa gran posibilidad de darle uso a toda esa infraestructura que hoy tenemos.

O sea, si lo valorizamos, no es poco. O sea, prácticamente tiene una capacidad casi la mitad del aeropuerto moderno que se está construyendo, señor presidente.

Esa era la consulta a trasladar al señor ministro, si se está proyectando en esa línea, porque darle otro uso, porque

por ahí hemos escuchado de un centro comercial y otras cosas por el estilo, creo que desnaturalizarían las características de la infraestructura que es para un aeropuerto.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, congresista Bellido.

Para que responda el ministro.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.**— Gracias, presidente. Por su intermedio, al congresista Bellido.

Sí, el actual aeropuerto, como le decía, tiene una problemática asociada al diseño mismo del aeropuerto.

Pero lo que va a pasar es que el nuevo aeropuerto, al trasladarse al aeropuerto una serie de instituciones, todavía el actual aeropuerto va a seguir siendo utilizado por otras instituciones.

Por ejemplo, migraciones, la Policía Nacional para la zona de descanso. O sea, todavía va a tener otros usos. No está definido el uso que va a tener a futuro el aeropuerto.

Es decir, todavía lo que necesitamos hacer es aprobar el plan maestro desarrollo. Y en ese plan maestro, ahí vamos a definir cuál va a ser el potencial uso futuro de este aeropuerto.

Pero, sí es claro que el uso que se le dé va a tener siempre una temporalidad porque cuando llegemos al umbral de los 60 millones

del nuevo aeropuerto, es decir, cuando crezcamos 20 millones más sobre lo que va a estar a final del próximo año como compromiso de inversión, ahí probablemente este aeropuerto va a jugar el rol de un segundo terminal.

Construido nuevamente, o sea, va a haber que echarlo abajo y construir un nuevo aeropuerto, un nuevo terminal ahí, que cumpla con las condiciones de un aeropuerto moderno, cosa que hoy día no tiene. Entonces, ese es un tema también importante de considerar.

Por eso es que estamos trabajando todo para que se utilice solamente el nuevo aeropuerto, ya tenemos el tema de las vías, el recapeo de la Morales Duárez está comenzando en una

semana y días más, es un proceso rápido, y el proceso de contratación de los dos puentes modulares sobre Morales Duárez ya fue adjudicado justamente la semana pasada, así que vamos a trabajar para pronto tener esto.

Y, queremos tener al menos uno de los puentes temporales sobre Morales Duárez listo para finales del mes de enero que es justamente la fecha de inicio de operación en el aeropuerto.

**El señor PRESIDENTE.**— Congresista Bustamante.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.**— Perdón, disculpe, me olvidé mencionar, señor viceministro.

Ya entra en vigencia, de hecho, ya está vigente, y estamos comenzando ya todos los datos preparatorios con la Policía Nacional para contar con un importante número de efectivos. Si no recuerdo mal, son 122 efectivos que van a estar en tres turnos, obviamente, mejorando, notablemente, la seguridad de la zona, ¿No?

Que es uno de los problemas que el aeropuerto al día de hoy tiene justamente también. O sea, va a haber una posición de la policía reforzada en aquellos puntos en los que hoy hay problemas de seguridad.

Básicamente, los cruces Morales Duárez con Faucett, en el puente Fernando Belaunde, la avenida Jorge Chávez, también, con Morales Duárez y también vamos a reforzar Morales Duárez con Santa Rosa y Morales Duárez con la avenida Nuevo Aeropuerto, para que todo este eje esté controlado por la Policía Nacional y ya estos vándalos que hoy día habitan por esta zona se retiren de la zona, o se les tome presos en el caso de que cometan algún delito.

**El señor PRESIDENTE.**— Congresista Bustamante, adelante con su pregunta.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Muchas gracias presidente, mi saludo al ministro Pérez Reyes, así como al viceministro y director funcionarios de ATU y general del sector transporte que nos acompañan.

Yo tenía un comentario, una pregunta también.

El nuevo aeropuerto establece un mecanismo fantástico y moderno para poder trasladarse de Lima a otras partes del Perú y a otras partes del mundo. El problema es cómo llegar al aeropuerto.

Llegar al aeropuerto es un viacrucis. Puede tomar horas. Desde la Molina hasta el aeropuerto, en una punta es tres horas.

Entonces, claro, yo siempre me he preguntado por qué se ha hecho un nuevo aeropuerto en un sitio tan inaccesible como donde estamos ahora.

Yo entiendo que es por el contrato de concesión que tenemos con *Lima Airport Partners*, que nos impide el poder generar la construcción de un nuevo aeropuerto sin el permiso de *Lima Airport Partners*, es decir, un monopolio producto de la concesión firmada hace muchos años.

Lo ideal sería, pues, que tuviésemos un aeropuerto en Lurín o un aeropuerto en Las Palmas, donde ahora está la base FAP. De manera que por lo menos de esas zonas se pueda partir a las regiones del Perú, a provincias.

Y tener el aeropuerto Jorge Chávez como aeropuerto internacional. O hacer un mini aeropuerto internacional. Todas las ciudades grandes del mundo, París, Buenos Aires, Nueva York, tienen varios aeropuertos, no uno solo.

Entonces yo quisiera preguntar qué planes hay para hacer otro aeropuerto, un aeropuerto funcional, chico, pero que se pueda, pues, llegar desde cualquier parte del Lima moderna en cuestión de media hora o una hora a pesar del tráfico actual.

O sea, cuáles son los planes. Es realmente eso, tenemos que sobrevivir con el actual aeropuerto Jorge Chávez por los siguientes 30 años.

Gracias, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, Congresista Bustamante, para que responda el Ministro.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.**— Le pediría, señor Congresista, si me permite que conteste la respuesta del director de Aeronáutica Civil, en relación con el tema de la exclusividad justamente. (4)

**El señor PRESIDENTE.**— Adelante.

**El DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, señor Donal Castillo Gallegos.**— Gracias, señor presidente.

Bien. El tema de la exclusividad obedece al contrato de concesión para hacer otro aeropuerto nuevo, que no sea existente, tiene que estar a una distancia menor o mayor de 150 kilómetros en línea recta. Cosa que no se da en estos momentos a ningún punto cercano, digamos, si estamos hablando de Lurín o si estamos o si estamos hablando de Las Palmas. Y esto fue un estudio que, justamente, fue hecho y que se ha aplicado en los otros contratos de concesión.

El tema de Las Palmas, si bien es cierto es un aeropuerto militar, pero ha pasado y lo que pasa normalmente, lo que ha venido históricamente pasando, no solamente en el Perú, sino en todo el mundo. Que las ciudades tienden a asfixiar a los aeropuertos. Nos ha pasado en Cusco, nos está pasando en otras ciudades.

Y ¿qué pasa? Ahí comienzan a levantarse edificaciones. Estas edificaciones constituyen lo que aeronáuticamente se llaman, superficies limitadoras de obstáculos; quiere decir que son edificaciones o alturas, pueden ser torres, pueden ser hasta grúas móviles, que interfieren con las rutas de aproximación o de virajes, cuando el avión está cerca a tierra. Entonces, las características del aeródromo de Las Palmas para tipos de vuelos comerciales, acuérdense que el aeródromo de Las Palmas es militar. Si bien es cierto, que tiene una autorización de aeródromo privado solamente para temas de instrucción y aeronaves pequeñas, no tiene las características ni cumple con los requisitos de seguridad que serían para tipos de aviones de tipo comercial y civil, que se basan en los anexos del convenio de Chicago; y, que tienen una serie de estándares que deben de cumplirse rigurosamente para la aeronáutica civil, y son a nivel internacional.

Entonces, aquí habría una limitación para el aeropuerto de Las Palmas. Y la otra limitación es la que le estoy comentando. Entonces, en este tema sobre la construcción de un aeropuerto que esté dentro de eso.

Ahora, definitivamente existe una progresión de para sesenta millones de habitantes, o sea, perdón, de pasajeros al año, lo cual no da cierta holgura de tiempo y como en toda ciudad y en todo país, creo que seguramente vamos a tener que ir pensando en algunas otras alternativas de otros aeropuertos. No tenemos, si me permite ministro, hay un aeropuerto de Pisco que en algún momento se va a comenzar a utilizar, con un tren de cercanías nos va a acercar que no va a hacer las tres horas. Solamente va a ser hora, hora veinte. No sé, hay ciertas alternativas que se

están viendo ya desde ahora. Pero lo principal es, salvaguardar la seguridad de los vuelos en lo que se refiere al aeropuerto de Las Palmas.

**El señor PRESIDENTE.**— Adelante, ministro.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.**— Sí, para complementar la respuesta del director de Aeronáutica Civil, se tiene planeado varias soluciones. La primera es, la construcción de la vía expresa Santa Rosa, que va a permitir acceder al aeropuerto desde la Costa Verde, dos carriles de ida, dos carriles de vuelta, que van a llevar directamente, es una vía elevada, que iban directamente hasta el puente Santa Rosa y al ingreso al aeropuerto.

Entonces, la primera, ¿No? Esa estamos trabajando para que esté en el 2027. La segunda cosa es, que estamos haciendo también en el marco una obra por impuestos. Los dos puentes que vamos a poner sobre Morales Duárez son temporales; porque tenemos una obra por impuesto que estamos haciendo con línea amarilla con la empresa Bansic, para sobre esa misma estructura, poner puentes definitivos y gestionar y hacer un puente, también, en la misma avenida Quilca que permita el giro libre a la izquierda; y por lo tanto, ingresar al nuevo terminal aeroportuario.

Y la otra cosa que también estamos viendo es para hacer... hay que acordar que el puente Santa Rosa, sobre el acceso al aeropuerto, el definitivo, no sólo es un puente como tal, sino, además, tiene previo un acceso, que estamos discutiendo si va a ser una rotonda o una vía, digamos, deprimida, o sea, una vía que va a permitir a través de un bypass pasar libremente hacia el lado de Morales Duárez en dirección a Gambetta, y la otra cosa, es que también estamos evaluando de hacer otro bypass en la avenida Gambetta. De forma tal, que tengamos esa zona con mayor fluidez vehicular y de una adicional, es que el actual acceso con los puentes temporales también va a ser reemplazado como parte del acuerdo con la empresa Bansic por dos puentes definitivos.

De forma de que vamos a tener dos accesos para el público: ¿El acceso por la {...?} de Santa Rosa, y el acceso que está a la altura de la avenida nuevo aeropuerto.

Entonces, en el caso del puente Santa Rosa, este es un puente... el proyecto plantea que esté en 2027 el puente y la defensa ribereña.

Pero lo que creemos es que, si avanzamos bien, podríamos tener el puente, incluso, en el 2026. Lo que pasa es que lo que más dificulta esa obra, es la defensa ribereña, que es un kilómetro y medio a la izquierda y a la derecha del puente para protegerlo de cualquier crecida del río Rímac, que pudiese dañar la

estructura. Entonces, para que eso no ocurra, y ese componente representa más del 60% de la obra, es la defensa ribereña, no tanto el puente. El puente, la verdad, se va a hacer relativamente más rápido. Por eso estamos trabajando con el consorcio Pmo Vías para que rápido puedan ellos incorporar. Nos han ofrecido que, a más tardar, en el mes de febrero, esperamos que sea en enero, tengamos ya la ingeniería de valor, de forma tal que podamos ahí afinar el cronograma y, rápidamente, convocar para tener el proceso ya de construcción del puente, mientras vamos haciendo luego el enrocado.

Eso es, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Sí. Adelante con la repregunta.

**El señor** .— Gracias, presidente. Sí, una breve repregunta para... seguramente se va a cambiar el tema, entonces prefería continuar con esto.

Yo entiendo el argumento de que, por ejemplo, Las Palmas, la ciudad como que ahorca el aeropuerto, pero veamos, por ejemplo, Washington DC. Tiene el aeropuerto Ronald Reagan, antes llamado National Airport que está a un kilómetro de la Casa Blanca. Está el monumento a Washington que es una mole enorme. Evidentemente, los aviones para aterrizar ahí tienen que hacer sus maniobras y no pueden entrar aviones muy grandes tampoco. Eso se puede hacer. O sea, aviones pequeños que sirvan para viajar dentro de Perú.

Yo pienso que el aeropuerto de Las Palmas es nuestra solución. El problema está el contrato de exclusividad con *Lima Airport Partners*. Porque 150 kilómetros nos llevan, pues, teníamos que irnos a Pisco, ¿no? Y eso es demasiado, por más que hagamos un tren bala a Pisco. Yo prefiero manejar media hora y llegar a Las Palmas que irme a Pisco. Así que especialmente si lo que quiero decir a Arequipa o si quiero ir a Piura.

Entonces, la pregunta es ¿qué tan posible es comprar esa cláusula de exclusividad al Lima Airport {...?} No se puede romper un contrato, pero sí se puede negociar.

El que de pronto, no sé, Lima Airport {...?} pueda ser socio en el nuevo aeropuerto.

Yo creo que necesitamos un aeropuerto pequeño, alternativo en Lima. No puede ser que dependamos al solo de una gran mole, que es la de Jorge Chávez, o cualquier cosa puede pasar ahí una desgracia y nos quedamos sin aeropuerto. Y no podemos depender de Pisco.

Así que la pregunta entonces, en concreto es, ok, dado este contrato de exclusividad, uno, ¿se puede romper esa cláusula, por supuesto negociando con el socio con el Lima Airport

Partners; y, dos, se puede en todo caso, buscar alguna forma en que el Lima Airport Partners se interese en hacer un nuevo contrato y que, pues, de esa forma participe en la construcción de un nuevo aeropuerto o en la habilitación de un nuevo aeropuerto. Gracias presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Para que responda el ministro.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.**— Sí, ahí tenemos varias limitaciones congresista. La primera, es tenemos ya un contrato que establece una capacidad que, claramente, cuando se culmine hacia finales del 25, es bastante mayor que la demanda que hoy día tiene el Perú. Vamos, por más que crezcamos este año, no vamos a llegar a treinta millones todavía de acá un tiempo.

Y, entonces, lo que tenemos es un aeropuerto que tiene una capacidad de 40 millones, que nos va a dar una ventana más menos de unos 10 a 12 años, de repente hasta 15, dependiendo cómo vaya la demanda en este periodo, con lo cual no tendríamos una justificación desde la óptica de la obra pública, por la que, valga la redundancia, justificar una inversión en otro aeropuerto en Lima.

A esto, hay que agregarle el tema de que, efectivamente, tendríamos que, cuando se diseñó el contrato en el año 99, se dio, justamente, esta cláusula de exclusividad; y, entonces, tendríamos que negociar con LAP, pero nuevamente como contraparte, tendríamos que tener una necesidad pública vinculada a un crecimiento de la demanda, que no la hay porque el aeropuerto cubre esa demanda.

Entonces, lo que corresponde, creo yo, sí, es al momento de evaluar ya el crecimiento de este aeropuerto a su tope de 60, evaluar si la ampliación se hace en otro sitio o no. Porque en términos de pista, el aeropuerto tiene dos pistas. Esas dos pistas son suficientes por los siguientes años para operaciones en el aeropuerto y nos cubre de cualquier tragedia que pueda ocurrir en cualquiera de ellas.

O sea, si hubiera un accidente, Dios quiera que no, en una de ellas, la otra está en operación y no tendríamos problemas para operar, más allá de algunos inconvenientes puntuales, pero, en principio, no debería haber un problema serio para operar. Y además que está el aeropuerto reserva de Pisco, pero ya con las dos pistas, el día de hoy, el aeropuerto de Pisco tiene un concepto de reserva aún todavía mucho más fría que lo que tenía hasta hace menos de tres meses.

Y, entonces, ahí tendríamos que evaluar ese tema cuando tengamos ya el aeropuerto en camino a estar topeado, y ahí puede surgir ya la necesidad de hacer la obra.

Y una cosa a tomar en cuenta, mencionó el director de Aeronáutica Civil y es que por el tema de la línea de aproximación para el aterrizaje y el despegue, en el caso del aeropuerto de Las Palmas, tendríamos que liberar predios, expropiar muchos predios a ambos márgenes de la pista, sobre todo a la margen derecha, particularmente, y eso implicaría para poder tener tranquilidad; porque el aeropuerto no solamente, no solo es pista y terminal, sino que la pista tiene unos márgenes de reserva por si el avión en algún momento, tiene una inclinación. Entonces, esa inclinación... y si usted va al aeropuerto de Las Palmas, está, prácticamente, pegado al muro que separa la propiedad de la Fuerza Aérea, entonces tendríamos que liberar predios cuando menos de unos 40 a 60 metros hacia la derecha, mirando el mar hacia Las Palmas, para poder utilizar esa pista apropiada. No recuerdo el metraje de la pista, pero es así... Es donde va a haber...

Claro, además de eso, es una pista más corta. son dos mil cuatrocientos, necesitamos aumentar algo también.

O sea, habría que liberar, probablemente, en alguna de las dos cabezas, los extremos, también liberar predios para poder aumentar el tamaño. Entonces, nosotros lo que creemos, es que deberíamos trabajar bajo el esquema del actual aeropuerto, y cuando estemos en el proceso ya de la ampliación de este aeropuerto, es decir, para pasar de 40 a 60 millones, que implica obviamente una impresión adicional, ahí sí evaluar si la impresión adicional tiene que hacerse en este aeropuerto o en un nuevo aeropuerto.

La otra cosa es que el contrato del Lima Airport Partners vence si no me acuerdo mal, en el 2040, exacto; o sea, creo que va a ser, justamente, en la época en la que vamos a estar ante este dilema, así que parte de la discusión será si a la hora de hacer el... si, por ejemplo, si se decide hacer una renovación en aquel momento, parte de las cláusulas probablemente podría ser discutir el retiro de esta cláusula de exclusividad que hoy día tenemos.

**El señor PRESIDENTE.**— Estaba solicitando la palabra la congresista Katy Ugarte. Adelante.

**La señora UGARTE MAMANI (BM).**—Gracias, presidente. Un saludo al ministro Raúl Pérez, al viceministro, también a los diferentes directores de Aeronáutica. Tenemos al presidente del Consejo de la ATU, la señora Gabriela Beatriz, directora de Dirección General del Programa de Proyectos de Transportes del MTC y todos los colegas congresistas que están presentes en la comisión.

De primera intención, felicitar por este trabajo que han realizado; pero, sin embargo, hemos visto de unos años atrás, prácticamente, la ciudad de Lima ha colapsado con lo que es el

transporte urbano, el transporte para poder hacerse el traslado de la ciudad al aeropuerto. Es un caos total. En donde se debe prever esta situación, para dar facilidad a los pasajeros para poder trasladarse. Es muy caótico ahora. Cualquier persona que llegue de otros países, dificulta uno en llegar y en salir del aeropuerto.

Una de las problemáticas que tenemos en este momento en Lima, y quisiera hacerle algunas preguntas al ministro, de las cuales también hemos sido conocedores, de la situación del aeropuerto internacional Jorge Chávez, en donde hemos tenido una problemática sobre el retraso, cancelación de vuelos, miles de pasajeros que han quedado, prácticamente, incluso, en situaciones problemáticas por haber cancelado sus vuelos. Esto por causa de los controladores de aéreos quienes han organizado su gremio.

Me parece que ellos, prácticamente, toman la batuta y deciden cuándo desestabilizar el país y todavía en situaciones tan importantes que a veces tiene el país, ¿no?

Mi pregunta es al señor ministro. Si para el nuevo aeropuerto ha previsto, por ejemplo, tener controladores aéreos que garanticen el normal funcionamiento de un aeropuerto para evitar lo que ya hemos pasado.

Lo otro es si su cartera, por ejemplo, **(5)** ha visto por conveniente capacitar o tener mayor personal de controladores aéreos, no solamente para el aeropuerto nuevo, sino también para el aeropuerto Jorge Chávez, para evitar posibles paralizaciones que podría haber. ¿De qué manera se está tratando de solucionar este problema? Porque ya no podemos darle esa mirada de hoy para adelante al país con situaciones que han generado malestar, y mucho más en situaciones cuando nosotros tal vez recibimos a personajes importantes, que el país debe darle otra mirada y no por situaciones de interés de personas que han paralizado.

¿Ya se ha indemnizado a los usuarios que han sido perjudicados, por ejemplo, con esta cancelación de vuelos? ¿Se han indemnizado? ¿Usted tiene la relación de todos los que han sido afectados? Una de mis preguntas.

El otro es el traslado de los pasajeros del aeropuerto Jorge Chávez al nuevo aeropuerto. ¿Tenemos ya previstos los medios de comunicación como los tienen en otros países? Facilitan, pueden ser los buses, los trenes inclusive que tienen los países que nos llevan por adelante. ¿Qué tipo de vías de comunicación tenemos para el traslado dentro del aeropuerto que faciliten a los pasajeros para que puedan abordar su avión? Esa es mi pregunta, señor ministro, y quisiera que nos la responda.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, congresista.

Para que responda el ministro.

**El SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.**— Gracias, presidente. Por su intermedio.

En relación con la problemática, el transporte urbano que usted menciona, congresista, efectivamente, Lima es una ciudad que enfrenta problemas de congestión no menores, particularmente en ciertos puntos de la ciudad. Ahí se está trabajando en varios frentes.

Primero, como soluciones de largo plazo. En el corto plazo tenemos todavía algunas limitaciones para poder reaccionar. La primera es, esperemos que en el 2027 o a finales del 2028, tengamos ya la línea 2 del metro y el ramal de la línea 4, que lleva en la dirección justamente del nuevo aeropuerto. Esa es una. Esa es una línea que va a transportar a un millón de pasajeros al día, con lo cual va a descargar de una forma importante el tema.

Como mencioné al principio, estamos trabajando con ATU, justamente en el diseño de una solución aérea o subterránea para conectar la estación Quilca con una estación que va a estar dentro del aeropuerto, de forma tal que la persona, movilizándose por el sistema de metro, pueda llegar directamente al aeropuerto rápidamente, sin problemas de congestión.

Otra solución que también se estaba trabajando, y que ya se concesionó, es un contrato de concesión que va a permitir, a través del anillo vial periférico, tener una vía con seis carriles que va a conectar la zona del centro de la ciudad con la zona justamente del Callao. Esa es una solución también a largo plazo.

Otra solución que estamos viendo, ya en línea con el transporte urbano, lo mencionaba el presidente de la ATU: a través del LAP se han hecho tres concesiones de rutas: una que viene del norte, otra que viene del centro y una del sur de la ciudad, que van a permitir utilizar el servicio de transporte urbano y llevar a los pasajeros hasta el terminal mismo, porque entre la puerta del aeropuerto y el terminal hay dos kilómetros. entonces para que no tengan que trasladarse en ese espacio, los buses van a entrar y dejar en el terminal mismo, de forma tal que puedan acceder rápidamente al aeropuerto.

Y la otra cosa que también estamos viendo, como ya mencionaba, es la solución de los puentes. El intercambio aéreo que va a haber en el caso Morales Duárez con Faucett, que en etapa inicial va a ser unos puentes temporales que justamente los vamos a instalar. Ya tenemos el contrato adjudicado esta semana, y luego

va a estar también el intercambio y el puente en Santa Rosa, el definitivo, que conecta con la vía expresa Santa Rosa, que permite conectar desde la Costa Verde al aeropuerto directamente.

Entonces, estamos trabajando eso y, adicionalmente a eso, estamos ya en acuerdo con la Municipalidad Provincial del Callao. Vamos a darles los recursos para que ellos puedan construir dos puentes. Cuatro puentes, la verdad. Dos van a estar sobre la avenida Argentina con Faucett para justamente descargar el transporte, valga la redundancia, de carga, que es el que más complica la zona actualmente, que va hacia el aeropuerto. Y los otros dos puentes van a estar sobre la avenida Venezuela con Faucett, de forma tal que la avenida Faucett se convierta en una vía rápida que permita conectar rápidamente a la zona del centro de la ciudad con el aeropuerto.

Entonces, esas son las soluciones. En el caso de esta vía rápida de Faucett, esto debería estar haciéndose a lo largo del 2025. Ya hemos conversado de esto con la municipalidad del Callao. Están totalmente de acuerdo, así que ellos nos van a ceder la competencia, van a hacer un convenio, y nosotros vamos a instalar los puentes.

Eso es lo que hemos quedado también con la municipalidad del Callao. Eso es, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.**— Perdón, disculpe. Justo me estaba olvidando de los controladores.

Ahí lo que estamos haciendo es... La problemática de los controladores no ha sido una problemática formal de paralización. Sino que lo que ocurre es que el día de hoy hay menos controladores de los que se necesitan. Entonces, lo que está pasando es que eso obliga a que haya horas extras a cargo de los actuales controladores.

Y lo que ha venido pasando es que, cuando había algunas discrepancias con Córpac, los controladores han utilizado ese espacio de las horas extras; es decir, no van a las horas extras y generan esta problemática durante alguna ventana de horas.

Entonces, lo que estamos haciendo es con el mismo CORPAC, capacitando más controladores. Hay un grupo de controladores que termina ahora en el verano, que son, si no recuerdo mal, seis o siete, que van a ingresar adicionalmente.

La verdad, la necesidad en la hora apuntada del aeropuerto es de aproximadamente unas ocho personas adicionales. Con estos siete

deberíamos tener una parte de eso cubierta. Y la otra es que el año pasado, en este año a inicios han ingresado, me corriges, Anderson, son ¿90? Noventa estudiantes en la escuela de controladores para que, después de los procesos de selección, un grupo importante de ellos quede ya como trabajadores de CORPAC, con lo cual tendríamos ya un importante número de controladores.

Y la otra cosa que estamos haciendo es viendo también la forma de mejorar algo las remuneraciones de los controladores. Estas no se modifican desde el año 97. O sea, desde 1997 los trabajadores, y los controladores particularmente, no tienen ningún solo aumento.

Entonces, en la práctica, utilizan el mecanismo de horas extras para incrementar su sueldo. Entonces, lo que hay que hacer, en la medida en que ahora vienen más controladores, ya no va a ver otras extras, lo que vamos a tener ahí es justamente mejorar el sueldo, porque es una actividad muy importante de mucho estrés. O sea, son personas que tienen en simultáneo varios vuelos y están manejando literalmente la vida de todos quienes estamos en un avión despegando o aterrizando. Entonces, el estrés que tienen hace que incluso tengan horario distinto, zonas de descanso, temporal porque hay mucho estrés. Incluso hay países donde, por ejemplo, se jubilan a los cincuenta años; no se jubilan al igual que en el caso nuestro con la edad de jubilación que establece la regulación general, incluso, ¿no?

Entonces, lo que estamos viendo es también mejorar algo las condiciones de trabajo para ellos, dentro de las limitaciones que el presupuesto obviamente tiene.

Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias.

Bueno, yo quería hacerle al ministro una pregunta. Conforme al acceso peatonal, mi pregunta sería: ¿cómo será el proceso de transición del aeropuerto internacional Jorge Chávez a la nueva ciudad aeroportuaria? ¿Y cuál es la contingencia para el acceso peatonal, si es que lo hubiera? Porque va a ser difícil que se pueda instalar de aquí a un mes. Entonces, ¿cómo va a ser ese proceso que se va a llevar a cabo? Esa sería la pregunta puntual.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.**— Sí, presidente.

Justamente, la idea de tener estas tres rutas que ya están autorizadas, más la ruta adicional que vamos a poner nosotros en este servicio que se llama Aeroexpreso, va a permitir justamente que todos aquellos que quieran entrar al aeropuerto y no tengan un vehículo o no quieran ingresar con un taxi, por la razón que

ellos crean conveniente, puedan ingresar a través de estos buses de servicio público, de transporte público.

O sea, son tres líneas que operan, cuya ruta regular, hacia el norte, centro y sur de la ciudad, va a tener una reducción en la ruta. Y esas rutas van a llevar y van a dejar al ciudadano dentro del aeropuerto, en la terminal. Es decir, solamente tiene que caminar menos de cien metros para poder ingresar ya al terminal, probablemente como ocurre hoy día en el terminal actual, digamos. Entonces, esa es la idea. Vamos a resolverlo con transporte público. Tanto el transporte público autorizado, como el transporte de taxi autorizado por el aeropuerto y el transporte público autorizado por la municipalidad de Lima o la municipalidad del Callao, pero principalmente creemos que el medio principal de acceso va a ser el transporte urbano a través de buses de la línea de la zona norte, centro y sur, más el bus lanzadera que va a estar en Quilca, que va a permitir acceder al aeropuerto directamente.

**El señor PRESIDENTE.**— El congresista Bellido tiene una pregunta que hacer.

**El señor BELLIDO UGARTE (PP).**— Sí, cuando hemos hecho la visita, los de Lima Airport Partners nos han indicado que al menos hasta que se culmine el puente de Santa Rosa no se va a poder acceder peatonalmente. Todo va a ser por vehículo, ¿correcto?

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.**— No, congresista.

Incluso cuando el puente de Santa Rosa esté construido, tampoco va a haber acceso peatonal porque de ahí hay kilómetro y medio al nuevo terminal.

O sea, el nuevo aeropuerto, como ocurre en muchos aeropuertos en el mundo, no ha sido diseñado para que estén las personas caminando, porque las distancias son muy largas. Entonces, lo que se hace es establecer servicio de transporte público y regular para que accedan al aeropuerto. Buses, en este caso, que vienen de tres líneas de tres zonas de la ciudad.

**El señor PRESIDENTE.**— Ministro, la consulta era: ¿cómo se piensa implementar en estos días, a partir del próximo mes? O sea, ¿cuál va a ser la salida? Porque usted sabe que hay pasajeros que a veces, para ahorrarse el pasaje, salen a la pista, ¿no? Entonces, si ahora no vamos a tener ese acceso, ¿cuál va a ser el plan de contingencia que se va a aplicar o que tiene el Ministerio de Transporte para aquellos usuarios?

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.**— Sí, ahí, presidente, lo que vamos a hacer son dos cosas.

La primera, lo que es la prueba de los buses, ya se hizo. Ya está hecha toda la prueba con las tres empresas que están adjudicadas a este proceso. O sea, ya toda esa parte operacional está lista. Lo que necesitamos es que arranque la operación del aeropuerto para que ellos comiencen a dar el servicio. Eso ya está preparado.

Lo que hay que hacer, sin duda, unas dos o tres semanas antes; también ya tenemos todo eso preparado. Es una campaña de información de estas tres rutas, más la ruta del bus lanzadera.

Entonces, lo que no queremos hacer en la campaña de información hoy, porque podría generar la confusión y las personas podrían creer que ya hay que ir a usar estas rutas para llegar al aeropuerto, cuando todavía el actual aeropuerto es el acceso. Podríamos mandarlos, o sea, por adelantarnos demasiado en informar, podríamos confundir al ciudadano.

Entonces, es esperando para generar una campaña con poco tiempo de anticipación, una campaña muy intensa en medios de comunicación, en redes sociales, con presencia de ATU, del LAP también y del ministerio, por supuesto, difundiendo esta nueva ruta.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias.

A ver, teníamos en la línea al congresista Soto, pero bueno, haga la pregunta.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Presidente, estoy en la línea, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Adelante, congresista Soto.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Presidente, muy buenas tardes. Saludos a todos los miembros de la Comisión de Defensa del Consumidor y, asimismo, saludo la presencia del señor ministro de Transportes, al señor viceministro y a los funcionarios.

Solamente para preguntarle al señor ministro de Transportes, señor presidente, sabemos que prácticamente este fin de año se va a entregar el nuevo aeropuerto internacional, pero han extendido hasta el 21 de enero de 2025. Quería saber si van a seguir ampliando o van a pedir más ampliación, porque sería poco serio cuando se queda para una fecha; en este caso era este fin de año y han corrido hasta el 29 de enero. Solamente quería que el ministro precise si van a seguir ampliando.

Muchas gracias, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, congresista Soto.

Para que responda el ministro.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.**— Sí, gracias, congresista. Por su intermedio, congresista Soto.

La verdad, nosotros no hemos ampliado la fecha porque la fecha del contrato está establecida a fines del mes de enero. O sea, siempre ha sido a fines de enero la fecha de apertura, de acuerdo al contrato.

Lo que ocurrió es que el concesionario Lima Airport Partners quiso adelantar la fecha de inicio de operación, porque la fecha que establece el contrato, este fin de enero, ellos quisieron, como fecha límite, entrar en operación el 18 de enero. Pero luego de discutir este tema y con las aerolíneas, se quedó **(6)** en que es mejor que se pegue a la fecha original, que es el día 29 de enero, tal cual ha sido el aplazamiento.

Y lo que vamos a hacer nosotros es trabajar conjuntamente para verificar que todas las condiciones estén dadas para que el día 29 de enero, obviamente, el aeropuerto pueda abrir de forma segura. Porque un componente fundamental para nosotros es que no se puede entrar en operación si el aeropuerto no está operando de forma segura.

Todos los informes que tenemos es que todo está avanzando bien, y creemos que tenemos que seguir en esa línea para poder llegar a la fecha del día 29 de enero.

**El señor PRESIDENTE.**— ¿Congresista Ugarte, quería hacer una pregunta? Por favor.

**La señora UGARTE MAMANI (BM).**— Sí, justamente iba a la respuesta que ha dado el ministro.

Sí hay las condiciones para poder entrar en operación la fecha que está prevista para el 29 de enero. Tengo entendido que dijo que faltan todavía los puentes. No sé si eso lo han calculado. La fecha está bien; esa partecita quisiera que nos la aclarara. Y, si fuera así, ¿cuándo van a ser las pruebas? Porque quisiéramos, al menos yo quisiera participar en las pruebas, y quisiera que nos dé las fechas: ¿en qué fecha van a ser las pruebas operativas para poder ver si realmente tiene o no las condiciones para poder dar inicio ya a este aeropuerto?

Y mi preocupación también es, señor ministro, presidente, a través de usted, si el problema que causan permanentemente los controladores aéreos es la remuneración, que prácticamente no es la única vez que han producido este tipo de situaciones, sino que son varias veces en el tiempo que estoy. Entonces, el Ejecutivo ya debería tomar esta situación y darle una solución,

porque no solamente es en este sector; en todos los sectores, en el sector público, las remuneraciones prácticamente se han congelado. Y la canasta de vida familiar, pues, es realmente otra de las cuales nos crea conflictos y paralizaciones en todos los sectores.

Entonces, yo creo que se debe trabajar en forma ya integral en el aspecto remunerativo a nivel del sector público para evitar este tipo de problemas, ministro, porque vamos a seguir en esa problemática si vamos a ir solamente con "pastillitas" a tener que solucionar este problema. Hagamos una buena modificación. Si está en sus manos, que realmente ese trabajador, como dice, se estresa porque también hace trabajo en la parte política, es muy estresante porque todo este movimiento, hay que darle una buena remuneración, pero también que tenga un trabajo que realmente garantice, porque es tan delicado tener este espacio en este trabajo de controladores aéreos. Son vidas humanas que están a sus manos, entonces no podemos descuidar esta parte, ministro, por su intermedio al presidente.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, congresista.

Para qué responde el ministro.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.**— Sí, presidente, por su intermedio.

Se han hecho una serie de pruebas. De hecho, actualmente las aerolíneas están haciendo las pruebas con Lima Airport Partners de operatividad en la pista, en la gestión, propiamente del acercamiento de la nave hacia las mangas y viceversa, todo el proceso de remolcaje. Todo esto se está haciendo y también se están haciendo las pruebas de la gestión del equipaje, tanto de entrada como de salida, o sea, cuando llegue el avión como cuando va a salir.

Finalmente, también se han hecho pruebas en los *counters* para efectos de la gestión de las maletas y la emisión de tickets. Una cosa importante es que el sistema ya está preparado. Va a haber un mayor número de *counters* que el que hay hoy día, de una forma más organizada, además, y eso creo que va a mejorar notablemente la gestión para los pasajeros.

O sea que sí se están haciendo las pruebas a nivel de las aerolíneas, que son finalmente los usuarios del aeropuerto, y es un proceso que lo están llevando a cabo ellas. Nosotros lo que vamos a hacer es validar; estamos validando una serie de operaciones en lo que es la plataforma propiamente.

Finalmente, también habrá el informe de Ositrán, que determinará si corresponde abrir o no. Pero, en principio, de lo que nos reportan, las aerolíneas están avanzando bien con sus procesos de validación y de operación, de puesta, digamos, de pruebas operacionales que están haciendo.

Ah, y usted mencionaba, congresista, por su intermedio, señor presidente, el tema de los puentes. Los puentes están ya listos, no son una contingencia. Ya están instalados desde el mes de agosto de este año. Entonces, ya están en operación los puentes temporales.

**El señor PRESIDENTE.**— Bueno, si no tenemos más preguntas de los colegas congresistas, agradecemos al ministro por su asistencia y suspendemos brevemente la sesión para despedir al ministro.

**—Se suspende la sesión.**

**—Se reanuda la sesión.**

Reanudamos la sesión.

Colegas congresistas, tenemos el predictamen recaído en los proyectos de Ley 5467/2022-CR, 9084/2024-CR y 9362/2024-CR que propone, con texto sustitutorio, la ley que regula la actividad de arrendamiento turístico garantizando los derechos de los consumidores.

Colegas congresistas, la semana pasada sustenté el predictamen. Se trata de tres proyectos de ley, que fueron acumulados por tratar la misma problemática: los proyectos de ley 5467 del congresista Guido Bellido Ugarte, 9084 del congresista Carlos Ernesto Bustamante Donayre, y el 9362 de mi persona.

Luego de haber analizado las propuestas de modificaciones que planteó acertadamente el congresista Bustamante, presento a ustedes un nuevo texto sustitutorio. Más que cambios al texto, son incorporaciones que se han realizado, como el exigir, como información mínima, el documento que acredite la facultad de disponer del bien inmueble y el número de partida registrada.

También, para el caso de transferencia, venta, cesión o cambio de destino del bien inmueble registrado, el arrendador debe poner en conocimiento del hecho al REDAT dentro de los 30 días de ocurrido.

Otros temas importantes que se han incorporado son que, para el caso de personas naturales, microempresas y pequeñas empresas, la multa no puede superar el 20 % de las ventas o ingresos brutos obtenidos por el infractor de la actividad económica realizada.

Dentro del procedimiento sancionador, en caso de que el arrendador reconozca las imputaciones o se allane a las pretensiones del consumidor dentro del plazo para realizar sus descargos, se impondrá sanción de amonestación.

Se establece que se pone fin al procedimiento sancionador mediante la resolución que declara el archivo del procedimiento administrativo, siempre y cuando el administrado subsane o corrija la conducta con anterioridad a la notificación de la resolución final.

Finalmente, se da un plazo de adecuación para que los arrendadores que realicen la actividad de arrendamiento turístico se adecuen a los alcances de la presente ley en un plazo no mayor de 180 días calendario, contados a partir de la entrada en funcionamiento del REDAT.

La aprobación de este dictamen crea el Registro Digital de Arrendamiento Turístico (REDAT), que permite un control más eficiente de la actividad de arrendamiento temporal. En paralelo, indico que al tener un marco regulador adecuado y dar cumplimiento a este, se promueve la formalización sin restringir el emprendimiento, garantizando los derechos de los consumidores.

Colegas congresistas, al texto que vamos a votar luego del debate, quiero dejar constancia de que en el artículo 3, literal K, se va a eliminar la palabra "tradicional" para no confundir a los ciudadanos, y nos vamos a quedar con la siguiente redacción:

K. Arrendamiento turístico. Cesión de uso temporal de un bien inmueble, que se regula exclusivamente por la presente ley, independientemente de la zonificación en la que se encuentre, distinta al hospedaje regulado en el artículo 1714 del Código Civil, Decreto Legislativo 295, de duración menor a los 90 días naturales, para fines turísticos.

Y en el artículo 7 se elimina la palabra "huéspedes", también para no confundir con la otra actividad que es realizada por hoteles, hostales, etcétera, y queda el artículo así:

Artículo 7. El arrendador registra en un medio digital o análogo, conforme lo establezca el reglamento de la presente ley, a los menores y mayores de edad receptores del servicio, con la finalidad de combatir la explotación sexual de niñas, niños y adolescentes (ESNNA).

Con estas mínimas modificaciones se reabre el debate, y los congresistas que quieran intervenir pueden hacerlo en este momento.

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

Pido a la secretaria técnica que proceda a la votación nominal.

**La SECRETARIA TÉCNICA pasa lista para la votación nominal:**

Sí, señor presidente. Conforme se ha señalado, se saca a votación el predictamen recaído en los proyectos de Ley 5467, 9084 y 9362.

**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.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— A favor.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Bustamante, a favor.

Congresista Guido Bellido (); congresista Rosangella Barbarán (); congresista César Revilla Villanueva.

Se deja constancia del voto a favor del congresista Revilla Villanueva.

Congresista Rocío Torres Salinas.

Se deja constancia del voto a favor de la congresista Rocío Torres.

**El sentido de su voto congresista Noelia Herrera Medina.**

Se deja constancia del voto a favor de la congresista **Noelia Herrera Medina.**

Congresista Wilson Soto Palacios.

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

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Soto Palacios, a favor.

Congresista Patria Chirinos (); congresista Guillermo Bermejo Rojas ().

**La señora BARBARÁN REYES (FP).**— Barbarán...

**El señor BERMEJO ROJAS (JPP-VP).**— A favor.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Bermejo Rojas, a favor. Barbarán Reyes, a favor.

Se deja constancia del voto a favor del congresista **Guido Bellido**.

Congresista Jorge Morante Figari.

**El señor MORANTE FIGARI (SP).**— A favor.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Morante Figari, a favor.

Congresista Ugarte Mamani.

**La señora UGARTE MAMANI (BM).**— A favor.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Ugarte Mamani, a favor.

Señor presidente, han respondido a la votación once señores congresistas. No hay votos en contra.

Se deja constancia también de los votos a favor de los congresistas Tello Montes y Chirinos Venegas.

El dictamen ha sido aprobado por unanimidad.

**El señor PRESIDENTE.**— Como el dictamen ha sido aprobado por unanimidad, pasamos al siguiente tema.

Proyecto de decreto de archivo del Proyecto de Ley 5488/2022-CR, que propone la ley que establece mecanismos para la venta de entradas a eventos.

Colegas congresistas, esta es una propuesta de archivo por un tema procedimental. **(7)**

Si bien esta iniciativa busca regular la comercialización de boletos para eventos masivos, no obstante, luego del análisis respectivo, consideramos que, aunque la propuesta abarca temas relevantes, su trámite no resulta viable debido a que el Pleno del Congreso aprobó el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 4277/2022-CR, que regula la venta de entradas y el reembolso de su costo en eventos masivos.

Este dictamen, que con texto sustitutorio aborda de manera integral los mismos objetivos que plantea el proyecto de ley 5488, fue aprobado en la Comisión de Defensa del Consumidor el 12 de junio del 2023, siendo que actualmente se encuentra en calidad de autógrafo de ley, lo que deja sin objeto práctico la continuación del estudio del Proyecto de Ley 5488.

Cabe precisar que el artículo 77A del Reglamento del Congreso establece que no se puede acumular un proyecto de ley presentado con posterioridad a la aprobación de un dictamen sobre la misma materia.

En este caso, el Proyecto de Ley 5488/2022 ingresó a la Comisión el 28 de junio del 2023, lo que confirma que no podía ser acumulado ni tramitado en paralelo al dictamen ya aprobado.

En ese contexto, siendo que la regulación planteada por el Proyecto de Ley 5488/2022-CR ya ha sido debidamente atendida por el dictamen aprobado anteriormente, continuar con su estudio duplicaría esfuerzos legislativos en una materia que ya cuenta con un marco normativo en proceso de promulgación, careciendo de objeto que dicha iniciativa continúe en la Comisión, acrecentando la carga procesal. Por ello, proponemos decretar el archivo.

He culminado con la sustentación y lo someto al debate. Los congresistas que quieran intervenir pueden solicitarlo en este momento. Si no hay intervenciones, entonces vamos a votar el decreto de archivo.

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

**La SECRETARIA TÉCNICA pasa lista para la votación nominal:**

Se saca a votación el decreto de archivo recaído en el Proyecto de Ley 5488.

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.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— A favor.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Bustamante, a favor.

Congresista Guido Bellido (); congresista Rosangella Barbarán (); congresista César Revilla Villanueva () .

**El señor MORANTE FIGARI (SP).**— Morante, a favor.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Morante Figari, a favor.

El congresista César Revilla, a favor.

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

Tello Montes consigna su voto a favor.

Congresista Flavio Cruz Mamani (); congresista Noelia Herrera Medina.

Herrera Medina, a favor.

Congresista Wilson Soto Palacios.

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

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Soto Palacios, a favor.

Congresista Chirino Venegas ().

Se deja constancia del voto a favor del congresista Guido Bellido Ugarte.

Congresista Katy Ugarte Mamani.

**La señora UGARTE MAMANI (BM).**— A favor.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Ugarte Mamani, a favor.

Congresista Guillermo Bermejo Rojas

**El señor BERMEJO ROJAS (JPP-VP).**— A favor.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Bermejo Rojas, a favor.

Señor presidente, han respondido a favor diez señores congresistas.

El archivo ha sido aprobado por unanimidad.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— El decreto ha sido aprobado por unanimidad; pasamos a lo siguiente.

Colegas congresistas, hoy estamos cerrando esta primera legislatura y es una buena ocasión para agradecer a cada uno de ustedes que ha hecho posible que hasta el momento tengamos dos leyes publicadas, tres autógrafos de ley pendientes y 11 dictámenes aprobados, lo que significó 21 proyectos de ley analizados y dictaminados. Todo ello en las 10 sesiones realizadas.

Nos queda aún mucho trabajo por desarrollar, pero estamos seguros de seguir avanzando en la protección y defensa de los consumidores y usuarios peruanos.

Quiero agradecer a los congresistas de esta comisión y también especialmente al congresista Ernesto Bustamante y Guido Bellido, integrantes de la Mesa Directiva, quienes siempre están aportando positivamente a las sesiones, y en general a todos los miembros de la comisión, que sin ustedes no sería posible cumplir con nuestros objetivos.

No habiendo más temas que tratar, la presidencia solicita acordar la dispensa de la aprobación del acta para tramitar los asuntos en materia de la presente sesión.

Si no hubiera ninguna oposición a la dispensa, entonces dejamos constancia de que la dispensa del acta de la presente sesión ha sido aprobada, agradeciendo a los señores congresistas por su asistencia y participación.

Siendo las 15 horas y 36 minutos, se levanta la sesión.

Muchas gracias, estimados colegas congresistas.

Gracias.

***-A las 15:36 h, se levanta la sesión.***