DOCUMENTO DE TRABAJO

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024

COMISIÓN DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y ORGANISMOS REGULADORES DE
LOS SERVICIOS PÚBLICOS
17.^a SESIÓN ORDINARIA
(Vespertina)

MARTES 13 DE MAYO DE 2025
PRESIDENCIA DEL SEÑOR ERNESTO BUSTAMANTE DONAYRE

-A las 14:17 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— vamos a dar inicio a la sesión de la Comisión de Defensa del Consumidor.

Señora secretaria técnica, por favor, sírvase pasar lista.

La SECRETARIA TÉCNICA pasa lista:

Sí, señor presidente, se deja constancia de la licencia del congresista Manuel García Correa.

Congresista Ernesto Bustamante Donayre.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Bustamante, presente.

Congresista Guido Bellido Ugarte.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Presente, Bellido Ugarte.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Bellido Ugarte, presente.

Congresista Rosangella Barbarán Reyes (); congresista Auristela Obando Morgan.

Se deja constancia de la presencia de la congresista Obando Morgan.

Congresista César Revilla Villanueva.

Se deja constancia de la presencia del congresista Manuel Revilla Villanueva.

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

DOCUMENTO DE TRABAJO

Se deja constancia de la presencia de la congresista Rosio Torres.

Congresista Waldemar Cerrón Rojas (); congresista Flavio Cruz Mamani.

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

La señora BARBARÁN REYES (FP).— Barbarán, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Cruz Mamani, presente.

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

La SECRETARIA TÉCNICA.— Y Barbarán Reyes, presente.

Congresista Noelia Herrera Medina.

Se deja constancia de la presencia de la congresista Herrera Medina.

Congresista Wilson Soto Palacios.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Soto Palacios, presente.

Congresista Patricia Chirinos Venegas ().

Se deja constancia de la presencia del congresista Cerrón Rojas.

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

La SECRETARIA TÉCNICA.— Bermejo Rojas, presente.

Congresista Jhakeline Ugarte Mamani.

La señora UGARTE MAMANI (BM).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Ugarte Mamani, presente.

Se deja constancia de la licencia presentada por el congresista Jorge Morante Figari.

Señor presidente, han respondido a la asistencia 12 señores congresistas, existe el cuórum de reglamento.

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

Señores congresistas, en mi calidad de vicepresidente de la Comisión de Defensa del Consumidor, he recibido el encargo del señor presidente de dirigir la presente sesión, toda vez que él ha solicitado licencia por encontrarse en viaje de trabajo en la ciudad de Piura.

Entonces, siendo las 14:17 h. del martes 13 de mayo del 2025, y contando con el cuórum de reglamento, damos inicio a la décimo séptima sesión ordinaria de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos.

En primer lugar, procedemos a la aprobación de actas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Tenemos dos actas por aprobar, el acta de la décimo sexta sesión ordinaria y el de la segunda sesión extraordinaria. Ambas fueron remitidas con la agenda.

Si hubiera algún miembro de la comisión que tuviera alguna observación, sírvase manifestarlo en este momento.

No habiendo observaciones, dejamos constancia de la aprobación del acta de la décimo sexta sesión ordinaria y del acta de la segunda sesión extraordinaria.

Pasamos a la estación Despacho.

Informes

El señor PRESIDENTE.— ¿Hay algún congresista que desea hacer algún informe?

Perdón, estación informes.

¿Algún congresista que desea hacer algún informe?

Yo quiero informar que la semana pasada se llevó a cabo la cuarta audiencia pública descentralizada en la ciudad de Tacna, en esta ocasión se abordó la problemática en la calidad de los servicios turísticos, esto se realizó en el auditorio Municipal Distrital del Coronel Gregorio Albarracín Lanchipa. Contó con la presencia de la Ministra de Comercio Exterior y Turismo, el presidente de Indecopi, asociaciones de consumidores de la región, el alcalde provincial y alcaldes distritales, así como instituciones públicas y privadas.

Se cumplió con el objetivo propuesto y tenemos el compromiso de estas autoridades de gestionar ante las autoridades respectivas mejoras para la atención de los consumidores y usuarios de la región Tacna.

Respecto ahora a la estación Despacho.

DESPACHO

El señor PRESIDENTE.— En la estación quisiera explicar que se han remitido los documentos enviados y recibidos..

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

El señor PRESIDENTE.— Los colegas tiene a su disposición..

El señor TELLO MONTES (PP).— Disculpe, señor presidente, gracias.

El señor PRESIDENTE.— Los documentos que soliciten a través de la comisión.

Veo que hay dos congresistas que están solicitando asistencia, consigne por favor las asistencias del congresista Tello Montes y Vergara, por favor, gracias.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Si algún congresista desea hacer un informe adicional o algún pedido, estamos en la sección Pedidos ahora.

Pedidos

El señor PRESIDENTE.— No habiendo ningún pedido, pasamos entonces a la estación Orden del Día.

Ah., el congresista Soto Palacios, tiene un pedido.

Tiene la palabra congresista.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidente, solamente también quería saber sí, en la agenda veo que, bueno a pedido de la vez pasada, hemos pedido la presencia del señor Ministro de Transportes para que venga sobre lo que ha pasado en los aeropuertos, sobre las cancelaciones vuelos porque hubo el problema de los radares, entonces quería saber solamente si el señor Ministro va a estar presente aquí.

El señor PRESIDENTE.— Ese no es un pedido, señor congresista, estamos en la sesión Orden del Día, ahí veremos precisamente ese punto.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— De acuerdo.

El señor PRESIDENTE.— Entonces, en Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— Tenemos la presencia solicitada del Ministro Raúl Pérez Reyes Espejo, Ministro de Transportes y Comunicaciones y de la señora Tabata Vivanco del Castillo, presidenta del Directorio de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac.

Quisiera preguntar a la señora Secretaria Técnica ¿Si hubiera alguna comunicación respecto a la presencia del señor Ministro? Y, de ser así, lea por favor la comunicación respectiva.

Gracias.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Sí, señor presidente, a través suyo a los señores congresistas.

La institución de Corpac envió una comunicación formal, a través del correo electrónico, señalando que asistía la señora Tabata Vivanco del Castillo y el señor Víctor Cerna Huarachi, gerente central de Corpac, los cuales ya están en la sala a la espera de que usted autorice su ingreso.

Respecto de la invitación al Ministro de Transportes y Comunicaciones, a través del coordinador parlamentario ha comunicado que se ha delegado su representación con el señor Luis Alonso Silva Espinosa, coordinador del equipo de aeropuertos de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio, quien estará acompañado de la señora

DOCUMENTO DE TRABAJO

Milagros Velázquez Loayza, especialista de dicha área, también a la espera de que usted autorice el ingreso.

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

Entonces, respecto a la presencia solicitada del señor Ministro de Transportes, el señor Raúl Pérez Reyes. En realidad, su presencia en este momento tampoco hubiera sido posible, ya que acaba de ser designado precisamente Ministro de Economía y Finanzas, así que esa presentación sería oportuna para otra ocasión.

Siguiendo con la sección Orden del Día, entonces vamos a suspender brevemente la sesión para recibir a los invitados a esta estación de Orden del Día.

Se suspende la sección brevemente.

—Se suspende la sesión por breve término.

—Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Se reanuda la sesión.

Damos entonces la cordial bienvenida a la señora Tabata Vivanco del Castillo, ella es presidenta del directorio de Corpac, así mismo al doctor Víctor Cerna Huarachi, gerente central de navegación de Corpac. También nos acompaña el señor Luis Alonso Silva Espinosa, coordinador del equipo de aeropuertos, gerente de programas y proyectos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

¿Su nombre, por favor? El señor Edilberto Huayanay Huamán, que nos acompaña también en esta sesión.

Entonces, los temas para los que se convocó a nuestros invitados corresponden a:

1. La determinación de responsabilidades, aplicación de sanciones y evaluación de medidas adoptadas frente a las paralizaciones de operaciones en los aeropuertos a nivel nacional.

Naturalmente, en lo que correspondan sus competencias, porque entendemos que no hay un funcionario en este momento del Ministerio de Transporte que pueda responder.

¿Usted? ¿Directamente? Ah, perfecto, muy bien. Y luego.

2. Caída de los sistemas de comunicación radial y de informática en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incidente que ocurrió el 28 de abril del 2025.

3. Qué medidas de modernización y seguridad planificada para los aeropuertos a nivel nacional se han implementado.

Entonces, para ello le cedemos la palabra a la señora Tabata Vivanco del Castillo, presidenta del directorio de Corpac.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Por favor.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo.— Buenas tardes, señor vicepresidente, señores congresistas, señores funcionarios.

Por su intermedio, tenemos una presentación a través de la cual queremos dar respuesta a las preguntas que se nos han hecho y luego de lo cual a través de su, por su intermedio, estamos llanos a contestar cualquier pregunta que pudiera salir al respecto.

Muy bien.

Bueno, siguiente diapositiva, por favor.

Esta presentación la hacemos en función al oficio de invitación 423/2024-2025 de esta comisión.

Los antecedentes que tenemos para compartir con ustedes parten de que tecnología utiliza Corpac.

Corpac utiliza el servicio de radio VHF local y de rango extendido para brindar el servicio de control de tránsito aéreo. Luego también utiliza el servicio de VHS de rango extendido ¿Para qué? Para cubrir las rutas a nivel nacional y también tenemos el servicio de data proveniente del emplazamiento del radar.

Entonces, un poquito como antecedente, ¿Qué significa esto? Significa que nosotros controlamos lo que es la navegación de avión-aire-centro de control-avión, a través de la frecuencia VHF, esta frecuencia se va a dividir en dos, la local y la extendida. La extendida es la que va a ir haciendo efecto multiplicador a lo largo y ancho del territorio nacional.

Como podemos ver en la siguiente diapositiva, que seguimos en los antecedentes, el servicio de data radar extra.

La anterior, por favor.

El servicio de data radar es transportado por una red satelital, VISAP, que está compuesta por siete nodos, que están en Talara, Cajamarca, Iquitos, Pucallpa, Ayacucho y Cusco, en una configuración redundante de uno más uno, es decir, que tiene dos platos, uno que va para un lado y el otro va para el otro lado como redundancia. Más un *hub* central en el Aeropuerto Jorge Chávez que recibe e integra estas señales de los servicios aeronáuticos que se transmiten al centro de control del Jorge Chávez, mediante dicha red satelital cubriendo las rutas aéreas a nivel nacional.

Continuando con los antecedentes, nosotros contamos con un sistema de plataforma terrestre que es denominado Red REDAP, cuyo servicio de conectividad es provisto por el proveedor de servicios de telecomunicaciones Bitel. Este servicio tiene un

DOCUMENTO DE TRABAJO

alcance a nivel nacional, por el cual se transporta principalmente la vía de enlaces, la vía de enlaces duales de la data del radar de VHF en el rango extendido, es decir, que es lo que nos va a ayudar a estar interconectados a nivel nacional, entre otros servicios aeronáuticos.

Y ahí tenemos, la anterior, por favor. **(2)**

Esa es la representación de, los celestinos vienen a ser donde tenemos las torres y cómo llega la información a través del servicio que nos presta Bitel.

Siguiente, por favor.

Los servicios de radio VHF extendido para el servicio nivel superior, son transportados en su integridad mediante sistema REDAP y mediante nodos VISAT radar para estaciones de equipo VHF.

En segundo orden, por lo que la red VISAT radar es de contingencia parcial. Es decir, y a eso vamos a llegar a la explicación, si tenemos una, o sea, si tenemos la, lo llamamos redundancia, que es la red principal con una redundancia. Cabe indicar que los nodos VISAT del radar Ayacucho, Cusco y Pucallpa están inoperativos por averías de algunos nodos.

Estos radares tienen una antigüedad mayor a 14 años, y en este momento se encuentran en proceso de adquisición a través de la ley de contrataciones y adquisiciones del Estado, los estamos comprando. Actualmente la REDAP es soportada vía el contrato, tenemos un contrato de servicios de enlaces redundantes con Bitel para conectividad redundantes en los enlaces de las 38 sedes de emplazamiento. Estas son Tarapoto, Trujillo, Piura, Cajamarca, Tacna, Cerro Rayado, Talara, Yurimaguas, Cusco, Pucallpa, Estación Radar Pucallpa, Ayacucho, Pisco, Puerto Maldonado, Arequipa, Juliaca, Chiclayo, Iquitos, Estación Radar Iquitos, Estación Siguan, Estación Pasco, Estación Chillón, Estación Santa Rosa, Ilo, Nasca, Jauja, Tumbes, Chachapoyas, Jaén, Huánuco, Andahuaylas, Antawara y la zona norte del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Atalaya, Rioja, Chimbote y la REDAP Callao.

Y un poquito, para describir la tipología de lo que tenemos, tenemos los nodos del radar VISAT que está en Iquitos, Pucallpa, que ya les comentábamos que está inoperativo, Cerro Rayado en Arequipa, Cerro Tocto Ayacucho, inoperativo, Cerro Acopia Cusco, inoperativo, Talara, Cerro Colpayoc Cajamarca y el *hub* central del Aeropuerto Jorge Chávez. Esos que están inoperativos son los que están ahorita en proceso de adquisición.

Con el cambio de la normativa estamos haciendo la evaluación, si con este cambio de la normativa de la Ley de Contrataciones nos favorece, porque ha habido varias convocatorias en que se ha declarado desierto. Entonces, a la luz de este nuevo ordenamiento

DOCUMENTO DE TRABAJO

en materia de contrataciones y adquisiciones, estamos haciendo un análisis, si con la aplicación de la nueva norma, cuál es la mejor manera para comprarlo de manera más inmediata.

Luego tenemos la plataforma terrestre de enlaces redundantes alquilados que nos presta el servicio Bitel en Tarapoto, Trujillo, Piura, Cajamarca, Tacna, Cerro Rayado, Talara, Yurimaguas, Cusco, Pucallpa, Estación Radar Pucallpa, Ayacucho, Pisco, Puerto Maldonado, Arequipa, Juliaca, Chiclayo, Iquitos, Estación Radar Iquitos, Estación Siguas, Junín, Estación Chillón, Estación Santa Rosa, Ilo, Nazca, Jauja, Tumbes, Chachapoyas, Jaén, Huánuco, Andahuaylas, Antawara Adca, zona norte del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Atalaya, Rioja, Chimbote y REDAP Callao

La REDAP son 38 enlaces soportados mediante el servicio de conectividad redundante de la empresa Bitel y ahí tenemos el número de contrato que está vigente.

Y un poquito, esto es más o menos los enlaces terrestres con los aeropuertos y los emplazamientos, que es lo que podemos ver en ese gráfico, donde vemos también que el nodo central está ubicado en Lima.

Y ahora ya para entrar a la materia por la cual hemos sido invitados.

Siguiente diapositiva, por favor.

Respecto de la interrupción del servicio de comunicaciones que sucedió el pasado 28 de abril.

Sí, anterior, por favor.

Ahí, ok. Siguiente por favor.

Muy bien, este, esos dos nodos en cuadrado rojo que ven son los dos nodos que tenemos. El 136 es nuestro nodo principal que está ubicado en la urbanización Boca Negra y luego tenemos un nodo de respaldo. Entonces, quiere decir que tenemos el servicio principal, el *main*, y tenemos un servicio de respaldo que es el que está ubicado, que es el 089, que es el que está ubicado también en Boca Negra en otra ubicación, en ubicaciones diferentes, como antecedente sobre los nodos que tenemos con el servicio que nos brinda Bitel.

Siguiente diapositiva.

Ahora, ¿Cuál es la descripción de la avería o falla sucedida el pasado 28 de abril?

Según los registros y los informes emitidos, a las 14:12 h., aproximadamente, se reportó la pérdida de conectividad del enlace principal del nodo central localizado en Corpac, Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, y a las 14:37 h., se pierde el enlace secundario de respaldo del nodo central,

DOCUMENTO DE TRABAJO

impactando a 38 nodos de enlace de los aeropuertos y estaciones a nivel nacional, afectando la totalidad del servicio de conectividad brindado por la empresa Bitel. Para lo cual, Corpac de manera inmediata informa la incidencia de avería a Bitel a fin de que brinden la atención con la máxima prioridad urgente.

Siguiente diapositiva, por favor.

Descripción de la avería o falla. Y antes de pasar a eso quisiera especificar, en el momento se dijo de que había habido una falla del radar y el radar, ningún radar falló en ningún momento. Lo que falló es justamente este sistema que nos brinda la conexión que tiene que haber entre radar y radar.

Siguiendo con la descripción de la falla, ambos nodos brindan el servicio de telecomunicaciones a Corpac, al no contar con fluido eléctrico, el funcionamiento de los nodos debe continuar, dado que cuenta con bancos de batería que se encuentran instaladas en cada uno de los nodos. No obstante, esto, esto no fue así. Por los dos grupos de atención de averías, Bitel acudió de inmediato a ambas estaciones y se encontró el primer problema.

El nodo CAL 136 se había producido una sustracción del cable de baterías que conecta al equipo de ese sistema con el banco de baterías de Bitel, encontrándose este cortado y por tanto el nodo dejó de funcionar, el cable de cobre de batería vandalizado del nodo principal. Esa fue la primera falla que suscitó.

Entonces, ¿Qué sucede? Que al ocasionarse esta primera falla debió entrar, este es el *main*, debió entrar la redundancia.

Siguiente diapositiva, por favor.

Esta vendría a ser la redundancia, el CAL 0089. El personal técnico a cargo de la reparación de la avería verificó que en dicho lugar también había sido sustraído el cable *dry connect*, monitoreo de cortes de energía y monitoreo de ese *system*, lo que afectó el monitoreo de las condiciones energéticas de la estación y la identificación oportuna del corte de la energía. Entonces ahí tenemos un cable UTP sustraído de lo que era el nodo de respaldo.

El señor PRESIDENTE.— Una pregunta, si me permite la interrupción, por favor.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo.— Sí, por favor.

El señor PRESIDENTE.— ¿De qué tamaño son estos cables? ¿Qué tan valiosos son? ¿Quién puede haber sustraído estos cables?

Por lo que veo en la foto, no es una cosa que pese en cobre mucho.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo.- No.

El señor PRESIDENTE.- Esto suena a sabotaje antes que a robo.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo.- La verdad es que, a ver, Bitel ha iniciado las acciones investigatorias y las denuncias del caso, porque si bien es cierto este robo, o esta manipulación de estos equipos que pertenecen a Bitel nos causan daño o nos causaron daño a nosotros, ellos son quienes están haciendo las investigaciones, si esto fue un tema de vandalismo, si esto fue un tema de sabotaje, lo que sí esto lo que ha originado es que nosotros tomemos acciones inmediatas respecto de Bitel, respecto de la seguridad que Bitel tiene para sus propias, no lo voy a llamar instalaciones, pero para sus propios equipos. ¿Por qué? Porque si bien es cierto ellos nos proveen de este servicio, este equipo está bajo la responsabilidad de ellos. Entonces, nosotros, a través del directorio al cual represento el día de hoy, fuera de las acciones que se tomaron inmediatamente, que ahora las vamos a compartir, hemos hecho el pedido a la Gerencia General para que se haga una revisión de auditoría a todos aquellos prestadores de servicios que tiene Corpac para verificar cuáles son las condiciones, ¡No en que nos brindan el servicio!, porque nos están brindando el servicio, pero sí cómo están las instalaciones de ellos o los equipos o de dónde o cómo es que nos brindan el servicio para que esto no vuelva a pasar.

Ahora, respecto a esto..

El señor PRESIDENTE.- Una pregunta adicional para no perder el hilo, por eso me permito interrumpir.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo.- Sí, sí.

El señor PRESIDENTE.- Se ha perdido entonces, hubo una sustracción del cable de monitoreo de corte de energía y el del respaldo y también el principal. Ahora, ¿Qué otra cosa se perdió? ¿Solo eso?

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo.- Solo eso. Pero el problema es...

El señor TELLO MONTES (PP).- Señor presidente, ¿Se puede preguntar o todavía no?

El señor PRESIDENTE.- Sí, luego que termine, si me permite, con mucho gusto.

Un momento.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El señor TELLO MONTES (PP)..- Gracias, señor presidente.

Gracias, gracias.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo..- Lo que sucede es que, claro, para para nosotros son aparentemente dos cables, pero lo que sucedió al final es que esos dos cables, tanto del principal como del respaldo, hacen de que los radares no tengan comunicación. Y los radares, al no tener comunicación, se sigue un protocolo, y el protocolo que se sigue es que aquellos aviones que están en el aire aterrizan, pero no despegan ningún avión más hasta que esta comunicación entre radares sea restablecida.

El señor PRESIDENTE..- Pero, la pregunta es qué otra cosa se perdió aparte de estos dos cables, el principal.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo..- Nada más.

El señor PRESIDENTE..- ¿Nada más?

Eso es altamente sospechoso, eso está dirigido.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo..- Por eso está en materia de investigación ante las autoridades competentes de acuerdo con la denuncia que ha efectuado Bitel. Y nosotros estamos...

El señor PRESIDENTE..- No es un tema de Bitel solamente, porque Bitel es el operador, pero el sabotaje pudo haber estado destinado a Corpac y por ende al funcionamiento del sistema aeroportuario.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo..- Por eso también las investigaciones que se están dando es para los que resulten responsables, porque no sabemos hacia quién estaba dirigido este corte de cable.

El señor PRESIDENTE..- Comprendido.

Tiene la palabra, ¿Quién es el congresista que está pidiendo la palabra?, si se puede identificar, por favor.

El señor TELLO MONTES (PP)..- Congresista Tello.

El señor PRESIDENTE..- Congresista Tello.

El señor TELLO MONTES (PP)..- Congresista Tello. Edgar Tello, señor presidente.

El señor PRESIDENTE..- Buenas tardes, Edgar. Por favor, adelante.

El señor TELLO MONTES (PP)..- Gracias, gracias.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Saludamos, por su intermedio, a la señora representante de Corpac.

Bueno, lo que ha sucedido en el aeropuerto internacional es bastante grave, incluso ahí había denuncias de probable sabotaje y una serie de argumentos de que también está exponiendo la señora representante del directorio de Corpac.

Yo quisiera hacer la siguiente pregunta, Para el MTC, ¿Por qué la red secundaria de VHF no funcionó? ¿Por qué la red satelital de Corpac no funcionó? ¿Y por qué no hay un plan de contingencia en Corpac para casos críticos como el que acaba de suceder? Eso es de lo que está expresando y exponiendo la representante del directorio de Corpac. Podemos recoger esas impresiones, ¿Quisiera que me aclare en todo caso?

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Tello.

Tiene la palabra primero la señora Tabata Vivanco y a continuación el señor Luis Silva para que brevemente responda..

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo.— Somos nosotros, es Corpac.

El señor PRESIDENTE.— ¡Ah! El señor Víctor Cerna entonces. Adelante.

Gracias.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo.— Buenas tardes.

Por su intermedio, señor presidente. Señor congresista, buenas tardes, sí me permite quisiera terminar, me quedan unas cuantas diapositivas y en estas diapositivas está enmarcado un poquito lo que usted está preguntando, si les parece, para continuar rápidamente.

Siguiente diapositiva, por favor.

A ver, en las acciones inmediatas, Corpac activó los protocolos de seguridad alternos para mantener la comunicación con los vuelos, que es lo que les acabo de comentar. Como medida preventiva para asegurar la integridad y seguridad aérea, la Unidad de Gestión de Tránsito Aéreo aplicó la contingencia severa de *Ground Stop* suspendiendo la salida de los vuelos. Y el servicio contratado con la empresa Bitel se restableció a las 15:38 h., con la recuperación del enlace principal y luego el *backup* de Corpac.

Siguiente diapositiva, por favor.

Al día siguiente sustituimos una reunión con la empresa Bitel, quien expuso a los representantes de Corpac y de la DGAC las

DOCUMENTO DE TRABAJO

causas y motivos de la falla del servicio. Luego de eso se expusieron medidas mitigadoras como acciones inmediatas que se iban a implementar, como incrementar la autonomía de la energía de las estaciones de los nodos de tres a seis horas, reposición de cable de conexión de baterías a los equipos de transmisión, implementación de la gestión de alarmas en el nodo de estaciones, incrementar la seguridad de los nodos con instalaciones que protejan externamente cualquier ingreso al nodo, mejorar protocolos de seguridad de acceso a los nodos de Bitel, mediante la creación de nuevos procesos para limitar el acceso solo a personas debidamente identificadas y autorizadas.

Siguiente, por favor.

Y aquí es un poquito de cómo estaba antes, cómo era antes del siniestro y cómo está ahora después, de acuerdo con el requerimiento que tuvieron por parte nuestra, para mejorar la seguridad y bajar el riesgo de contingencia que pueda haber.

Lo que podemos ver es que antes teníamos una batería, ahora tenemos, hemos subido a 4 baterías para darle un mayor respaldo a la operación. **(3)**

Siguiente, por favor.

Luego tenemos cómo eran las baterías antes, luego cómo serían las baterías después en el segundo nodo, también para darle la sostenibilidad del tiempo en caso de que hubiera algún corte de fluido eléctrico.

Siguiente, por favor.

El nodo antes de la instalación, antes, el nodo que teníamos antes, luego de la instalación de los cables, donde, si se pueden ver, hay un cable plomito con una rayita roja que está en la instalación del cable después. Aquí lo que hemos hecho es, se ha dotado de un cable de alarma, quiere decir que cualquier persona que toque el equipo, ese cable activa una alarma y es un sensor.

Siguiente, por favor.

Luego ha habido el cableado en el nodo 136 con la instalación de los cables, reforzando también todo este sistema para que se puedan activar las alarmas.

Siguiente, por favor.

Bueno, hemos cambiado el tema de las seguridades de este ingreso de donde se encuentra este equipo.

Siguiente, por favor.

En caso de los dos nodos y, adicionalmente, en ambos casos se ha incorporado un sensor de movimiento y una cámara para efectos de que pueda haber, como en cualquier equipo remoto, puede haber un seguimiento y un monitoreo de manera remota para poder saber si

DOCUMENTO DE TRABAJO

hay alguna incidencia que se pueda, para que no vuelva a pasar ningún tipo de vandalización o de cualquier persona que pueda ingresar y que pueda hacerles algún daño a estos equipos.

Siguiente, por favor.

Ahora, medidas en proceso por parte de Bitel. Estas medidas, las anteriores eran las inmediatas, se les otorgó un plazo de 15 días para que las pudieran ejecutar y se hicieron. Y luego tenemos estas estas segundas medidas, si ustedes ven, esa es la ubicación donde están ahorita nuestros nodos, el principal y el *backup* y ahora lo que hemos conseguido es que estos nodos suban y ahora van a estar directamente localizados en las troncales, con lo cual va a haber una mayor seguridad, confiabilidad del sistema.

Siguiente, por favor.

Y ¿Qué medidas hemos utilizado para modernizar o para planificar o cómo queremos darle una mayor seguridad al servicio que se brinda? Se encuentra en proceso de adquisición, bueno, son varios sistemas, pero entre ellos la red satelital Bizad radar de los ocho nodos, que como les habíamos dicho, tienen 14 años de antigüedad y tienen tres años de malogrados, cuatro, tres años de malogrados que sería para Cusco, Ayacucho, Cajamarca y así mismo se está comprando un nodo de respaldo para Lima, Arequipa, Iquitos, Pucallpa y Talara. Eso es en cuanto a qué medidas estamos planificando.

Ahora, fuera de eso estamos trabajando alternamente otras medidas más porque mire, ¿Qué sucede? Yo sé, después de que hay un problema, todos tienen buenas ideas, pero lo cierto es que el hecho de que tengamos a Bitel como operador de la principal y que también lo tengamos como respaldo, también nos genera un tipo de contingencia y para eso lo que estamos haciendo es a mediano plazo, a corto plazo, ya estamos buscando un segundo operador que pueda actuar de respaldo del respaldo. Pero así mismo, si ustedes me permiten, aquí conmigo está el ingeniero Víctor Cerna que nos puede explicar cómo queremos darle ya una autonomía propia a nivel satelital para no tener que depender de esto porque al final nosotros lo que tenemos que buscar es dar la continuidad del servicio, pero con toda la seguridad del caso y siempre aplicando todos los protocolos existentes.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señora, yo le agradezco..

El señor TELLO MONTES (PP).— Señor presidente, se quiere dar pase al ingeniero.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo.— Sí.

El señor TELLO MONTES (PP).— Pero no se ha respondido a las preguntas que he hecho, porque acá estoy viendo, estoy viendo

DOCUMENTO DE TRABAJO

que hay negligencia de Corpac. Yo pienso que el directorio de Corpac debe dar un paso al costado.

Y aquí también veo que se menciona a Bitel y Bitel debe estar presente también para que haga sus descargos y precise en todo caso qué responsabilidad tiene...

El señor PRESIDENTE.— Congresista Tello, la palabra...

El señor TELLO MONTES (PP).— No se me han respondido a las preguntas al respecto.

El señor PRESIDENTE.— El ingeniero Víctor Cerna va a responder la pregunta y él es gerente central de navegación de Corpac, en esa condición va a contestar su pregunta y por supuesto tocar el tema de manera general también.

Gracias, congresista Tello.

Tiene la palabra el ingeniero Víctor Cerna.

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Muchas gracias. Gracias, señor congresista, muy buenas tardes.

En efecto, el problema que nosotros manejamos dentro de la cobertura nacional es que tenemos una red de comunicaciones que es dependiente, en este caso, del sector público. O sea, es una red pública. Hace 40 años que se trabajaba con Telefónica y desde el año pasado, desde el mes de mayo del año pasado, que tocaba la renovación del contrato con Telefónica, justamente recibimos una comunicación que Telefónica se encontraba impedida de trabajar con el Estado.

Teníamos nosotros 40 días para poder buscar un nuevo proveedor y con ello cubrir las 38 estaciones a nivel nacional que representan las comunicaciones, como dijo nuestra presidenta, tanto de la información que se manda por el sistema tierra-aire, que es el VHF, tenemos comunicaciones de mensajería, tenemos correo, internet, tenemos teléfonos IP, muchas cosas.

Nuestras redes se dividen en dos áreas importantes, las comunicaciones operativas que están relacionadas con las operaciones aéreas y las comunicaciones administrativas, donde tenemos, que por especialización debemos manejar en forma siempre continua y segura, son nuestras redes de comunicaciones operativas.

También, tal como se explicó, estos contratos que nosotros tenemos con las empresas que brindan el servicio a nivel nacional, implicaron justamente tener una nueva red que involucra 38 aeropuertos y junto con ello también instalaciones de plantas externas, que son fibras ópticas, conexiones, terminales, *routers* y todo lo que estaba hecho. Afortunadamente tuvimos la oportunidad que en esta empresa Bitel tuvo el esfuerzo

DOCUMENTO DE TRABAJO

de poder contarlos en 45 días y es por eso por lo que no hubo una interrupción de las comunicaciones y en los servicios de tránsito aéreo.

De esa fecha hasta ahora no habíamos tenido ningún problema con Bitel. Bitel nos está proporcionando las dos redes, la red administrativa que tiene su principal y *backup*, y la red de operaciones que tiene su principal y *backup*. Los nodos son cruzados, eso quiere decir que en el 089 está la principal de operaciones y la de *backup* administrativa y en la 136 está el nodo principal de administrativa y el *backup* de operaciones.

Este caso, en los informes que ha presentado Bitel, porque usted podrá comprender que para nosotros fue una situación atípica y muy dañina con respecto al servicio que nosotros brindamos, fueron las explicaciones que nosotros pudimos recibir de ellos. Sin duda, lo ideal es tener nuestra propia red independiente de sistemas satelitales, es algo a que nosotros debemos apuntar.

En los años anteriores, según me informan, han tenido problemas presupuestarios porque estos sistemas son caros, de operación cara, pero nosotros tenemos en los sistemas satelitales actualmente los radares, que es el sitio principal donde se emite la información que llega al centro de control. Sin embargo, estas redes satelitales también proporcionan información adicional como es el VHF. Entonces estamos utilizando de los ocho que tenemos, cinco que están proporcionando.

El día que hubo el corte, definitivamente, como se ha descrito en la presentación, las dos redes que estaban a cargo de Bitel cayeron y tuvimos que tomar las acciones necesarias porque en servicio de tránsito aéreo lo más importante es la seguridad. Dicho sea de paso, todas las estaciones, en este caso todas las torres de control a nivel nacional tienen sistema *backup* de VHF local, o sea en ningún momento se perdió la información, ni las aeronaves quedaron a la deriva, todas las aeronaves recibieron la información de todas las torres de control, las que estaban en vuelo y aterrizaron sin ningún problema. Sin embargo, por medida de precaución y de acuerdo con los planes de contingencia, se tomó la decisión de que aquellos vuelos que tenían que salir se mantuvieran en tierra hasta que se solucionara el tema de las comunicaciones de Bitel.

Aunque parezca mentira, los 45 minutos que duró el transporte de las personas técnicas por el tráfico hasta el local, solamente demoraron 15 minutos en conectar el grupo de electrógeno a las dos estaciones.

Fue un corte de luz en la zona de Boca Negra la que ocasionó y puso en evidencia las fallas que tenía Bitel con respecto a sus baterías. Sin embargo, lo que nosotros exigimos es cambiar toda esta situación y garantizarnos que esto no vuelva a repetirse, mientras tanto, nosotros ya estamos, como dijo nuestra

DOCUMENTO DE TRABAJO

presidenta, comprando nuestras ocho estaciones satelitales nuevas, comprando los repuestos que ya están en proceso, o sea, lo está comprando OASI y los repuestos para complementar. Eso quiere decir que tenemos doble estación en las estaciones radar que van a apoyar y ser redundantes a las estaciones Bizad.

Sin embargo, como está en la diapositiva siguiente, no sé si lo pueden poner por favor, esto es lo que nosotros apuntamos, la propuesta de tener 40 nodos Bizad a nivel nacional en todos los aeropuertos y en todas las estaciones aeronáuticas, con ello nos permite tener la autonomía suficiente para poder garantizar la seguridad de las comunicaciones y ya pasaríamos a tener la red pública, como es Bitel, como un sistema de *backup*, *backup* de *backup*.

Entonces, sí se ha pensado y se quiere mejorar. Esta red es de alto costo, estamos viendo los fondos para poderla implementar en el más corto plazo, pero sí es una necesidad tener este tipo de comunicaciones seguras.

El señor PRESIDENTE.— Una pregunta.

¿Esta red es Starlink? ¿Tiene que ver con Starlink o no?

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL – CORPAC, señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— No, es una nube independiente administrada por nosotros, nosotros solos...

El señor PRESIDENTE.— Se cuelgan de diversos satélites.

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL – CORPAC, señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Claro, son dos satélites diferentes, en una misma estación dos platos diferentes, en los cuales apuntan a dos satélites diferentes y eso hace de que, ante cualquier interrupción, falla, situación, no perdamos la continuidad de las comunicaciones.

Sí. Sí.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Tello, ¿Se le respondió su pregunta a satisfacción?

El señor TELLO MONTES (PP).— ¿Cómo está presidente?

No ha aclarado, hay una contradicción más bien del del señor Ingeniero, dice que todo funcionó normalmente, pero después dice que hubo un retraso de 45 minutos y luego se redujo a 15 minutos.

Bueno, se puede percibir que aquí, como se escuchó en la denuncia y como usted también lo manifestó, señor presidente, pareciera un sabotaje por buscar o, de alguna manera, justificar el cambio de operador, yo creo que lo ideal hubiera sido, señor presidente, que también se invite a la empresa Bitel para que también pueda

DOCUMENTO DE TRABAJO

esclarecer el tema, porque se menciona a Bitel, Bitel, Bitel y no tenemos la versión de Bitel.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista.

Le vamos a dar la palabra al ingeniero Víctor Cerna.

El señor TELLO MONTES (PP).— No sé si los han invitado a los señores de Bitel.

El señor PRESIDENTE.— Entiendo que no, pero se les puede invitar para una siguiente ocasión.

Claro que sí.

Ingeniero Víctor Cerna, por favor, continúe.

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Sí, con mucho gusto.

El problema, tenemos el informe de Bitel, informe técnico, informe administrativo, y ha sido comprobado, hemos ido a los lugares a verificar efectivamente tanto como lo presentan en las fotos, como físicamente lo que ha ocurrido. El corte de luz que hubo en la urbanización Boca Negra originó de que deje de funcionar el sistema de los dos nodos. Sin embargo, estos nodos tienen redundancia, tienen baterías que van de tres a seis horas de respaldo, el problema fue justamente que por el corte nos dimos cuenta de que estas baterías de respaldo no funcionaron. Entonces, los técnicos de Bitel, al no tener la alarma, han tenido que apersonarse a las estaciones y se dieron cuenta de la falta y el corte de los cables y lo único que tuvieron que hacer era volver a conectar la energía eléctrica, que era con un grupo electrógeno, un pequeño grupo electrógeno que se prendió y automáticamente, a eso me refería con los 45 minutos que volvieron la conexión de los sistemas de comunicaciones.

Ahora lo que yo le decía era, lo que se había perdido la comunicación de Bitel, pero nuestras comunicaciones de las cinco estaciones de radares continuaron funcionando porque teníamos los [...] Bizad y las torres de control que son independientes y locales, manejaron los equipos VHF locales y no (4) hubo ningún inconveniente. Lo que sí se perdió fue las comunicaciones de Bitel y al tener esa falta, por seguridad y por protocolo de contingencia, se avisa y se comunica a todas las aerolíneas y se tiene que tomar las acciones necesarias para evitar justamente que pueda ocurrir cualquier incidente.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo.— Y si me permiten, solo para complementar esa parte, es que lo que dice la normativa en estos casos es, como hay la comunicación local de las torres de control, los aviones que están en el aire aterrizan, pero mientras que este

DOCUMENTO DE TRABAJO

servicio que nos brinda Bitel no estuviera restablecido, no puede despegar ningún avión. Entonces, inmediatamente después, casi fue una hora que hubo esta falta de comunicación de Bitel, en esa hora solo aterrizaron todos los aviones nacionales e internacionales que estaban en el aire, en los aeropuertos donde debían de aterrizar, y no salió ningún avión hasta que se restableció el sistema que fue a los 62 minutos de ocurrido el incidente.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra el congresista Wilson Soto Palacios.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidente, muchas gracias.

En la sesión pasada, presidente, igual como miembro titular de esta comisión, he solicitado la presencia, ahora nos acompañan los funcionarios, pero presidente, el problema no es algo nuevo, yo creo que Corpac ha tenido ya varios problemas. Entiendo la señora Tabata está recién asumiendo el cargo, pero también yo estoy presente en todo momento, estaba el expresidente Luis Barrios, me acuerdo también estaba también el Gerente General y en su momento hemos tocado, por ejemplo, después de año pasado, cuando pasó en el aeropuerto igual una paralización total en el aeropuerto por el tema de los cables, pero ahí también se dijo que era un caso fortuito y en el tiempo se dio que no era caso fortuito, porque los cables estaban malogrados y con el uso y tiempo, entonces igual he visto que han dicho que son sabotaje, pero yo no creo que sea un sabotaje, sino que yo creo que son temas del descuido, el tema seguridad.

Porque la pregunta que me hago es ¿Acaso el aeropuerto Jorge Chávez, o sea, por qué no está dentro del aeropuerto Jorge Chávez el equipo no? O sea, ¿Por qué? El aeropuerto Jorge Chávez no es seguro e independientemente. O sea, yo creo que la responsabilidad no podemos decir hoy sabes qué un sabotaje, claro, a mí también me hubiera encantado que esté presente en todo caso Bitel, pero no estamos hablando de cualquier cosa, imaginamos que los aviones estén volando y se le acaba el combustible, estamos hablando de vidas humanas. O sea, no estamos hablando de cualquier cosa, o sea, aquí no es tampoco echar la culpa a todo el mundo, pero yo creo que quizás mayor control, mayor vigilancia, mayor fiscalización.

Claro, o sea, nada en la vida es perfecto, nos podemos equivocarnos, o sea, yo también no soy perfecto, me puedo equivocar muchas veces, pero yo creo que hacer mayor control porque aquí, aquí los afectados son los usuarios, porque a veces justamente había noticias, lo que ha trascendido, hay varios pasajeros que tenían que viajar de extranjero y bueno, finalmente, pues ¿Quién responde por ellos?

Entonces nosotros, yo creo que hemos tenido varios problemas con Corpac en su momento también nosotros hemos presentado

DOCUMENTO DE TRABAJO

iniciativas legislativas como para privatizar Corpac, está también en debate, pero no es problema reciente, o sea, yo creo que también usted señora Tabata está asumiendo tanto los activos y los pasivos o sea, tampoco no puede decir que yo recién estoy asumiendo y creo que la responsabilidad, si yo asumo un cargo, obviamente, estoy asumiendo con todos los activos y los pasivos. Sabe usted el problema y Corpac no es cualquier empresa estatal.

Si bien es cierto, vemos, por ejemplo, en otros lados. Bueno, se ha dicho también hace un año atrás, creo unos ocho meses se iba a invertir 419 millones de soles. Entonces ahora ¿Cómo van ustedes con esos avances? O sea, ¿Se ha hecho efectivamente esas mejoras? Entonces a mí me gustaría también saber eso, porque no vaya a ser que ahora vamos a comenzar a operar el Aeropuerto Jorge Chávez, el nuevo, el 01 de junio, ¡No es cierto! Y también ¿Cómo se ha hecho con las capacitaciones, con los nuevos controladores aéreos? Me preocupa entonces, pasó esto el 28 de abril, pero no vaya a ser que vaya a haber otro, entonces tampoco no quiero o de repente las veces que vamos a llamar a la comisión, pero ustedes solucionen para eso también, así como parlamentarios que somos es parte de nuestra función legislativa, el control político, la fiscalización.

No es un tema personal, o sea, en absoluto, pero yo creo que, como congresista de la República, más aún como somos miembros de la Comisión de Defensa del Consumidor y estamos al tanto, a mí me preocupa muchísimo, por ejemplo, justamente mañana tenemos un mesa técnica con Ositran, con MTC y para mi sorpresa, señor presidente, con la presidencia, a partir de 01 de junio, todos los peruanos vamos a pagar siete dólares solamente por transitar Jorge Chávez por la Tuba y eso los miles de pasajeros, los usuarios no están, o sea, no están enterados, lamentablemente eso está pasando. Cuando, señor presidente, en el contrato original, cuando se licitó, no estaba en las bases, en el contrato original se cambió en la adenda cinco y en la adenda seis aparece esto. Entonces eso afecta directamente a los bolsillos de miles de pasajeros, usuarios peruanos, sobre todo provincianos. Por ejemplo, uno que viene de Trujillo se va a Cusco, tiene que pasar por Jorge Chávez, sí o sí, porque no hay un vuelo directo. Entonces, ¿Quién defiende a los usuarios? Para eso estamos como congresistas.

Yo creo que, si podemos cambiar, bueno, hay que cambiar, por eso justamente tenemos mañana un mes de trabajo en la Comisión de Transportes. Entonces, yo creo que esta comisión juega un rol muy importante porque tenemos que defender a los usuarios, señor presidente.

Muchas gracias por concederme la palabra.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Soto.

Tiene la palabra la señora Tabata Vivanco.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo.— Sí, por su intermedio, señor presidente, señor congresista Soto, la verdad, muchas gracias, muchas gracias por lo que usted ha dicho.

Es cierto, esto para mí es un reto profesional, he recibido activos, más pasivos que activos, pero ahí estamos trabajando, hay muchas cosas que se están haciendo, a raíz de esto hemos solicitado, se ha solicitado a la Gerencia General de que se haga una auditoría a todos los proveedores que le dan servicios a Corpac, a todos, para ver las condiciones en las que ellos tienen sus instalaciones y brindan esta operatividad o este servicio que nos puedan dar a nosotros. Pero, por otro lado, también lo que sí tiene que quedar, por favor, claro, es que el hecho de esta interrupción de servicio, lo que activa son protocolos y que en todo momento las redes locales sí funcionaron. Es por eso por lo que los aviones que estaban volando aterrizaron en los destinos que estaban programados, en donde sí hubo los retrasos es que, mientras que este servicio que nos da Bitel, esta red, no está activa, el protocolo dice que ningún avión puede despegar, luego de lo cual, los aviones despegaron.

En verdad, yo entiendo mucho y la verdad es que reconozco muchísimo la labor que hace esta Comisión de Defensa del Consumidor porque yo también soy ama de casa, soy madre, soy consumidora y en verdad es importante que vean nuestros derechos y las obligaciones que tienen todas las empresas incluyéndonos a nosotros. Y respecto de eso, sí decirle que ese día los vuelos que sufrieron percances, solamente fueron seis vuelos que tuvieron que ser reprogramados, pero que los vuelos internacionales y el resto de los vuelos, en total fueron 20 vuelos, de los 20 vuelos, seis fueron reprogramados y el resto de los vuelos, incluyendo los tres internacionales, salieron. Entonces, eso también es importante que se sepa.

Nosotros en CORPAC, al equipo que me he sumado, ya tenemos unas diapositivas que continúan respecto del trabajo que se ha hecho ya con las luces, que es un tema que el congresista también tocó, es que es para podernos pronunciar respecto del ámbito de nuestras competencias, de los comentarios que él ha realizado. Porque también se nos había invitado para poder hablar sobre qué se había hecho respecto de los otros eventos que habían sucedido en los últimos 12 meses, para lo cual por su intermedio le pediría cederle la palabra al ingeniero Cerna.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, primero le vamos a dar la palabra al congresista Tello que lo acaba de solicitar.

Por favor.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El señor TELLO MONTES (PP).— Sí, nuevamente saludar al señor presidente y a todos los representantes de Corpac y Ministerio de Transporte.

Resulta un poco preocupante porque aquí no solamente se trata de haber fallado una red, son vidas humanas de miles de personas que hacen uso del aeropuerto y me resulta sospechoso de que si hay un problema y queremos buscar que se aclare, tiene que también que estar el otro integrante que es responsable, en todo caso, que es Bitel ;Por qué no han invitado a Bitel?, me preocupa que solamente haya Ministerio de Transportes, Corpac. Acá se dice falló Bitel, Corpac tiene su propia red satelital VHF, también falló su red y eso indudablemente preocupa y acá hay negligencia y eso creo que se ha fallado porque, hasta donde tengo entendido, yo creo que Corpac ha concesionado una red, ha comprado una red y que esa red le ha vendido a Bitel, pero Corpac tiene su red de contingencia.

Entonces, indudablemente, también ha fallado y representan al Estado, a todos los peruanos, y si acá ha fallado, se ha puesto en riesgo miles de vidas de ciudadanos que hacen uso del aeropuerto. Yo creo que ese directorio de Corpac, yo creo que, ante esta negligencia que ha podido causar miles de vidas humanas, yo creo que tiene que dar un paso al costado y creo que la próxima sesión deben estar nuevamente aquí los señores de transportes, de Corpac y los señores de Bitel y nos aclaren, porque aquí se está dando una media verdad y no se está dando la verdad completa. Yo creo que, si queremos la verdad completa, tienen que estar los tres integrantes que son responsables de lo que ha sucedido en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Gracias congresista, Tello.

Quizá debemos anotar en la secretaría, cursar invitación a la empresa Bitel para la semana entrante por favor.

Tiene la palabra nuevamente el ingeniero Víctor Cerna, por favor.

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Solamente, muchas gracias, congresista.

Permítanme.

Al principio de la exposición, congresista Tello, un poco se explicó cuáles son las redes que nosotros manejamos...

El señor TELLO MONTES (PP).— Lo he estado escuchando, señor ingeniero, no crea que, porque no estuve presente, no lo he escuchado.

El señor PRESIDENTE.— A través de la presidencia.

El señor TELLO MONTES (PP).— Tenemos virtual también nosotros.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— A través de la presidencia, por favor.

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— El sistema de red, en este caso VHF extendido, en su totalidad, es de responsabilidad de Bitel. Bitel es el concesionario que nosotros tenemos contratado, tanto en la red principal como en *backup*, para el VHF extendido. Lo que nosotros tenemos son nuestra red satelital, que son las que proporcionan la información de los radares, y también aprovechamos para utilizar en los lugares donde tenemos operativo estos sistemas satelitales, información VHF de ser necesario, así como también mensajería, informaciones de vídeo, IP, etc. Pero eso no cubre todo el territorio nacional.

Como hemos visto en el gráfico, solamente son ocho estaciones que nosotros tenemos, una cada una en las estaciones de redes radar. La idea es tener ese gráfico, que ustedes ven ahí, que es la propuesta de los 40 nodos, con eso se solucionaría el tema de depender de una empresa tercera en este caso, que es la que nos da los servicios, que antes era telefónica y ahora es Bitel. Entonces dentro de la planificación que nosotros tenemos a corto plazo y haciendo toda una valorización de lo que nosotros necesitamos, son esos 40 nodos Bizad de doble plato redundante con dos sistemas, garantizaríamos que en forma independiente tuviéramos una comunicación de todos los aeropuertos y las estaciones, eso es lo más importante que podemos ver.

Ahora, nosotros a raíz del contrato que tenemos con Bitel, tenemos una comunicación diaria con ellos, no es solamente la falla que hubo, siempre hay incidentes, pérdidas, términos, obstrucciones, cosas que no afectan porque es transparente para los clientes, pero en este caso, como se perdieron las dos redes, ahí sí fue algo crítico.

No sé si esto, si me permite, hay un par de diapositivas más.

El señor PRESIDENTE.— Sí, creo que tenían cuatro diapositivas. Sí, por favor, entonces vamos a continuar con la presentación, por favor.

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC, señor Víctor Manuel Cerna Huarachi.— Ahí en la invitación nos hablaban, qué cosa pasó en los otros dos eventos que vamos, que con el congresista Soto lo mencionó, en los últimos 12 meses.

Tenemos ahí la falla del sistema en las luces que fue el 02 de junio del año 2024 y después una pérdida de data que hubo en el sistema de radar, el 13 de febrero de 2025.

La siguiente, por favor.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El 02 de junio ya es conocido el problema que hubo con las luces, se perdieron los dos sistemas redundantes en el sistema de luces del Jorge Chávez, algo que ocasionó realmente algo que no estaba programado ni verlo. **(5)**

La pista tenía los dos sistemas de borde de pista uno y dos, los cuales son alternados, pares e impares, para que en caso falle uno, el otro continúe; por la separación de las luces se podía seguir volando, sin embargo, hubo un corte que se explica ahí en la diapositiva de los dos sistemas.

Esto implicó de que estuviéramos varias horas y que fue un evento realmente difícil de solucionar, pero que desde las, en este caso, desde las 18.00 horas hasta las 4 de la mañana del día siguiente se pudo solucionar.

A raíz de esta situación se tuvo que revisar no solamente los sistemas de luces del Jorge Chávez, sino a nivel nacional. Nosotros tenemos 14 aeropuertos con luces y se ha tenido que hacer una revisión total y reparaciones en los casos, cambios, mantenimientos, buzones, mejoras en todos los sentidos, reguladores, cableados, luces, etcétera, es por eso que hasta la fecha no hemos presentado ninguna falla adicional.

La siguiente, por favor.

Sin embargo, eso no quedó ahí, sino inmediatamente reconocemos el tiempo de uso que tienen estos sistemas en el Jorge Chávez, estábamos rehabilitando la nueva pista y con la nueva pista que estaba ya, la segunda que estaba ya en utilización, se decidió cambiar todo el sistema de luces.

Hemos hecho convenio con LAP, estamos pagando cuarenta millones de dólares y estamos cambiando todo el sistema, ya la licitación, LAP por encargo de Corpac está en el expediente técnico.

Todos los sistemas, no solamente los de borde, sino de eje, de plataforma, de cabecera, de aproximación, los ocho sistemas de luces que hay que incorporan el IGL van a ser cambiados.

Estas luces ya por encargo de, en este caso, de Corpac a LAP, ya han sido seleccionadas, la empresa lo está ejecutando, ya están las especificaciones técnicas, ya está el cronograma hecho, la pista se va a reparar desde el mes de julio y en septiembre se instalan las luces, de septiembre a noviembre, todos los sistemas.

Es algo que va a revolucionar porque implica luces de nueva generación, luces LED, reguladores, un sistema de detección de fallas automático, todos los cables que en estos casos anteriormente eran enterrados, ahora van a tener buzones, ductos, o sea, es algo que va a renovar todo el sistema de luces que nos va a dar muchos años de tranquilidad de acá en adelante.

La siguiente, por favor.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El segundo hecho que estaba relacionado en los últimos 12 meses es una falla de la pérdida de data del radar de Lima. A diferencia de los otros sistemas, el radar de Lima se encuentra en las afueras del aeropuerto junto a la pista Gambetta. Este radar tiene doble función porque es un radar primario y un radar secundario en un mismo emplazamiento y la información se transmite desde Gambetta hasta el centro de control que está al costado del aeropuerto en Corpac mediante un radio-enlace, un radio-enlace directo que es redundante y tiene la posibilidad de transmitir todo lo que pasa en el radar de Gambetta al centro de control.

Se perdió por 38 minutos, en este caso, la información de uno de los canales y eso conllevó a que, gracias al contrato que tenemos nosotros de soporte con la empresa y el fabricante que es Indra, se solucionara el tema y nos han cambiado todos los sistemas de *switches* relacionados con las comunicaciones.

Un sistema que tenía 9 años de uso se ha renovado y se ha garantizado que esta falla del radar de Gambetta no va a volver a pasar, solo con eso es informarles que dentro de las otras operaciones que se están haciendo incluye la instalación de la fibra óptica alrededor de las dos pistas del aeropuerto.

Estamos invirtiendo colocando dos redes, dos anillos de fibra óptica que va a conectar no solamente este radar sino toda la información meteorológica, toda la información de radio-ayudas, comunicaciones, tanto desde las torres de control hasta el centro de control, como alrededor de las dos pistas.

Entonces, eso va a evitar que tengamos, justamente, una falla de comunicación de *switches* en las... ahora todo va a ser por fibra óptica y como hace un momento mencionaba el congresista Soto, el proveedor no va a tener ya nada que ver con nosotros porque Bitel es fuera del aeropuerto, todo lo que ocurre dentro del aeropuerto es instalaciones propias de Corpac, todo lo que va dentro de Corpac es por buzones, no hay ningún cable aéreo, no hay nada que sea sometido a cualquier tipo de falla.

Todo al interior de Corpac es por buzones, en cambio, cuando uno hace el contacto con el proveedor, como es este caso de Bitel, ellos utilizan su planta externa, ¿Qué significa planta externa?, este tipo de nodos que están dentro de las urbanizaciones, ustedes verán las antenas de celulares, los cables que van por los postes, todos esos sistemas son propios de los proveedores, nosotros no los manejamos ni tenemos el alcance de tener la seguridad para poder manejarlo.

Todo lo que está desde la puerta de Corpac para adentro, eso sí lo manejamos con mucha seriedad y lo tenemos siempre en supervisión, pero lo que está afuera a cargo de los proveedores, vamos a tener, como dice nuestra presidenta, que hacer la

DOCUMENTO DE TRABAJO

supervisión y las auditorías de todos los sistemas que nos están proveyendo, porque es parte de lo que es la cadena del servicio.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, ingeniero Cerna.

¿Tiene algún comentario del último punto?

Entonces, vamos a pasar al siguiente punto.

Dígalo, dígalo con el micro encendido.

EL GERENTE CENTRAL DE CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL -CORPAC-, señor Víctor Cerna Huarachi.— Mis disculpas.

Cuando ha ocurrido esto, el malestar nuestro ha sido tan grande con Bitel, que Bitel está todos los días con nosotros. Hemos ido a visitar todos los locales y le hemos exigido el nivel de responsabilidad que ha habido en todo esto.

Inclusive, le dijimos que de ser necesario, tienen que venir con nosotros a la comisión porque ellos tienen mucho que responder.

Entonces, yo pienso que si ustedes deciden a bien invitarlos, con mucho gusto nosotros venimos con ellos y les explicamos todo lo que hemos podido hacer nosotros en forma muy rápida, porque hay más información que ellos tienen y que en detalle podían explicarle, cuál ha sido la falla que se presentó.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien ingeniero, le tomamos la palabra y así lo programaremos, muchas gracias.

Sí, dígame.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL -CORPAC-, señora Tabata Dulce Vivanco Del Castillo.— Señor presidente, señores congresistas, por su intermedio, señor presidente, también, por favor, estamos llanos en el momento que ustedes quieran, que nos puedan acompañar a visitar a ver qué estamos haciendo, qué mejoras se están dando, estamos volviendo a la viabilidad de la pista de Jauja hacia fin de este mes, estamos trabajando en Jaén, estamos haciendo un tema súper importante en Cusco que es el tema de la homologación, que es la primera vez que se va a dar, esto le va a dar a los pasajeros la tranquilidad de que cuando se desplazan de Cusco hacia otro lugar ya no van a tener que sacar el equipaje, esto es histórico, por primera vez lo estamos haciendo.

Estamos trabajando en varias cosas, señor congresista, señores congresistas, señor presidente, yo le pediría Corpac tiene mucho por hacer, tiene mucho potencial humano, hay bastantes cosas por hacer, estamos revisando, ha habido mucho tiempo en que no se han hecho inversiones.

Queremos sacar la empresa adelante, pero sobre todo tener en cuenta que para nosotros lo más importante es la seguridad de

DOCUMENTO DE TRABAJO

los pasajeros, por eso nosotros les pedimos disculpas por cualquier inconveniencia que haya surgido con este tema del corte de Bitel, pero lamentablemente, la seguridad es primero.

Por eso el protocolo es como lo que es la red local funciona, todos aterrizan donde deben de aterrizar y mientras que esta red, que es la red, por decirlo, la nacional o la extendida no funciona, no puede salir ningún, ningún avión porque es, justamente, porque lo que buscamos es la seguridad de todos los pasajeros, tripulantes, y todas aquellas personas que hagan uso de este servicio público tan importante.

Muchas gracias y estamos llanos a venir cuantas veces ustedes lo requieran, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Sí, tiene la palabra el congresista Wilson Soto.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidente, muchas gracias.

Yo igual voy a solicitar por escrito a Corpac, no me quedó claro el tema de que año pasado iban a invertir cuatrocientos diecinueve millones de soles, yo quiero saber en esos cuatrocientos millones, si el Gobierno cumplió o no cumplió con destinar los recursos necesarios y sobre ello a ver qué mejoras han hecho.

Entonces, vamos a solicitar por escrito en todo caso, dejo constancia a la presidencia, porque sí queremos saber, queremos saber, queremos hacer seguimiento porque a veces, muchas veces, las palabras se lo lleva el viento.

Adicionalmente, eso presidente, si bien es cierto tenemos varios aeropuertos que están manejados por Corpac, pero también tenemos varios aeropuertos que están concesionados, lo que hemos viajado, lo que hemos algunos trabajos, señor presidente, por ejemplo en Talara, Talara, en Tumbes, en Jauja, en Tarapoto, ya no es lo mismo que se ha concesionado hace mucho tiempo, pero ¿qué mejoras han hecho?, o sea, no se ha hecho mejoras, señora presidenta de Corpac, o sea, no se han hecho mejora, o sea, se dio en concesión tantos años, sí, pero va a las instalaciones los pasajeros repletos, o sea, si bien es cierto se da una concesión para mejorar, pero si uno fiscaliza, va, lamentablemente, señor presidente, no vemos las mejoras.

Entonces, ¿para qué se concesiona?, la verdad; yo me acuerdo, yo estuve en Tumbes, todo el pasaje llenecito, era una estación más o menos pequeña, pero se ha hecho una mejora, no se ha hecho mejora, entonces, sería verlo también de manera integral, porque es nuestra preocupación, porque si bien es cierto el tema turismo dinamiza la economía, todos los visitantes, pero no podemos estar en esas condiciones.

Yo creo que hay que verlo de manera integral, señora Presidenta, usted como está asumiendo recién, pero como lo dije

DOCUMENTO DE TRABAJO

introduutoriamente, usted está asumiendo los activos y los pasivos, es importante hacer alguna mea culpa y, bueno, pero cambiemos, o sea, trabajemos y para eso nosotros también como parlamentarios estamos.

Gracias por la invitación, yo sí voy a ir a fiscalizarlo, voy a ir, quiero ir a Corpac, un poco también conocer, saber cómo están trabajando, entonces, yo voy a ir como fiscalizador, pero trabajemos de manera conjunta, no solamente para ciertos aeropuertos, sino a nivel nacional.

Lo que me preocupa es Jauja, por ejemplo, había ya varios vuelos, hasta 4 o 5 vuelos, pero ahora, lamentablemente, ya no hay vuelos.

Entonces, es importante que ustedes también como Corpac, que está administrado por Corpac el aeropuerto Jorge Chávez, que solucionemos.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Sí, gracias, congresista Soto.

Tiene la palabra la señora Tabata Vivanco.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL -CORPAC-, señora Tabata Dulce Vivanco Del Castillo.— Solamente, solamente, por su intermedio, señor presidente, para manifestarle congresista, sí, una de las razones, justamente, por las que pensaron en mí para asumir este reto es un poquito la experiencia de gestión que yo tenía, y es por eso que nosotros desde el primer día que asumí, hace un poquito más de un mes, lo primero que hemos hecho es hacer todas las acciones necesarias para el restablecimiento de la pista de Jauja.

Estamos trabajando en eso desde el primer día, estamos al 38% de avance para recuperar la pista. La pista va a ser entregada, Dios mediante, el 30 de mayo de este mes, con lo cual ya, próximamente, la semana que viene, se va a hacer, se va a hacer un viaje coordinado con las aerolíneas, con la DGAC, quien es quien nos supervisa, y con los congresistas que deseen acompañarnos para ver cómo va el avance y también para ver a partir de qué fecha sería la fecha oficial en que se reanudarían los vuelos.

La frecuencia de los vuelos en Jauja es en la mañana, en las mañanas, pero hemos conversado con LAN que nos ha manifestado que le gustaría también poner un vuelo en la tarde, como había antes.

Hay mercado, hemos conversado con la sociedad civil, con la Cámara de Comercio de Huancayo, ellos están expectantes a la recuperación de esta pista, justamente por temas comerciales, por temas de turismo, estamos trabajando, hay varias cosas por

DOCUMENTO DE TRABAJO

hacer y sí, por favor, queremos que nos visiten, queremos que nos acompañen, que nos fiscalicen, que nos supervisen y sobre todo que puedan un poco ver qué es lo que estamos haciendo, hay bastantes cosas por hacer. Hemos comenzado por las más importantes o por las más urgentes, Jauja, Jaén, el tema de la homologación.

Entonces, estamos llanos siempre a su llamado, gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Congresista Tello, adelante.

El señor TELLO MONTES (PP).— Sí, solamente una intervención final, que hasta ahora no me han aclarado ni lo he escuchado, y es la preocupación de que el aeropuerto no debe fallar, porque son miles de vidas, miles de pasajeros que usan.

¿Por qué no funcionó la red secundaria?, esa pregunta, no sé, me gustaría que escucharla, ¿Por qué no funcionó la red secundaria?

EL GERENTE CENTRAL DE CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL -CORPAC-, señor Víctor Cerna Huarachi.— Sí, claro. (6)

Nuestra red VHF extendido, es que el contrato con Bitel tiene una red principal y una red de *backup*. Esa es la red operacional. También tenemos otra red, también con Bitel, que es la red administrativa que también tiene su principal y su *backup*.

En la exposición vimos que cada una tiene sus nodos, el nodo 089 y el nodo 136. En ambos casos hubo el problema de los cortes de los cables.

Entonces, por esa razón se perdió la información con Bitel, pero sin embargo, en los sitios donde tuvimos los radar, en este caso vizad* de radar, se tuvo las comunicaciones y en el caso del local todas las torres de control tienen sus VHF locales y todas las comunicaciones funcionaron.

Lo único que falló fue la red de Bitel, extendida de Bitel, principal y local.

El señor TELLO MONTES (PP).— Si falló la red de Bitel, debo entender que la red de Corpac funcionaba, ¿Y por qué no funcionó?

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL -CORPAC-, señor Víctor Cerna Huarachi.— Corpac, la red que tiene Corpac es la de Bitel.

El señor TELLO MONTES (PP).— ¿Corpac no tiene red?

EL GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL -CORPAC-, señor Víctor Cerna Huarachi.— No tiene red.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El señor TELLO MONTES (PP).— Pero ustedes no tienen ninguna red secundaria.

El GERENTE CENTRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL -CORPAC-, señor Víctor Cerna Huarachi.— La red secundaria también es de Bitel.

El señor TELLO MONTES (PP).— Por eso es necesario, señor presidente, que acá esté también Bitel, porque acá podemos estar con la información sesgada, Corpac dice no es de Bitel, Bitel de repente puede salir a decir no, es la red de Corpac.

Entonces, acá yo creo que acá necesitamos que ese tema se aclare y urgente.

El señor PRESIDENTE.— Correcto, congresista Tello; sí, eso está siendo programado para la semana entrante. Gracias.

Entonces, vamos a continuar.

El siguiente punto es las medidas de modernización y seguridad planificada para los aeropuertos a nivel nacional, y para esta sección vamos a contar con la participación del señor Luis Alonso Silvio Espinoza, que es coordinador del Equipo de Aeropuertos de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Acompañado está de la señora o señorita Milagros Velásquez Loayza, quien es especialista en el ministerio.

Le damos la bienvenida, tiene usted la palabra.

EL COORDINADOR DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Alonso Silvio Espinoza.— Muy buenas tardes, señor presidente; buenas tardes, congresistas presentes; y también los que están participando por la videollamada.

Bueno, como ya me presentó, yo soy el coordinador del Equipo Aeroportuario de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, nosotros, bueno, el equipo es el encargado de administrar los tres contratos de concesión que a la fecha se vienen ejecutando.

En estos tres contratos tenemos un total de 18 aeropuertos, contando el del Jorge Chávez; 12 en el primer grupo de aeropuertos que están en la parte norte-oriental del Perú, y por la parte del sur solo tenemos a Pisco; y por el segundo grupo aeropuertos, todos los aeropuertos del sur.

Aprovechamos esta invitación para poder hacer una presentación del portafolio de proyectos que se tiene programado en estos dos, en realidad en los dos contratos de concesión del primero y segundo grupo.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Así rápido para comenzar solo tenemos proyectado, proyectos desde el año 2025 hasta el 2035, aproximadamente, para poder modernizar todos los aeropuertos concesionados. Le voy detallando, poco a poco, cómo va iniciando la presentación.

Bueno, el principal aeropuerto modernizado es el principal aeropuerto del Perú, es el aeropuerto Jorge Chávez, que como todos ya tenemos conocimiento comienza a operar el 1 de junio, y el día 15 de esta semana, jueves de esta semana ya comienza con la marcha blanca, en la cual participarán algunos vuelos que van siendo coordinados y elegidos aleatoriamente.

Siguiente, por favor.

Un poco, bueno, todos conocemos en esta ampliación se hizo una nueva pista, una segunda pista, se hizo una nueva torre de control y un nuevo terminal el cual tiene una capacidad de 30 millones de pasajeros al 1 de junio que entrará en operación y, aproximadamente, para un año más se tiene pensado que se amplíe para 40 millones de pasajeros, con esta capacidad crearíamos que estamos cubiertos para acá a un buen tiempo, unos buenos años.

En el plan maestro que presenta el concesionario y el cual viene siendo revisado por la DGAC tiene una planificación a muchos más años, pero esta planificación y esta ampliación se va dando en base a la variación de la demanda.

Siguiente, por favor.

Ahora comenzamos con el primer grupo de aeropuertos.

El primer grupo de aeropuertos tiene 12 aeropuertos bajo su concesión, comenzamos desde la parte sur, el único aeropuerto Pisco; para la parte norte tenemos Trujillo, Anta, Chiclayo, Piura, Talara, Tumbes, Cajamarca, Chachapoyas, Tarapoto, Pucallpa e Iquitos.

Esta concesión inició en el año 2006 y tiene una duración de 25 años hasta el año 2031. Bueno, hay una posibilidad de alargarse la concesión de cinco años que ya al final de la exposición será explicada por la doctora Milagros Velásquez, es un tema más que todo legal.

Adelante.

Dentro del primer grupo de aeropuertos tenemos inversiones en lo que es pista de aterrizaje que es el lado aire, pista, plataforma, calle, rodaje y cerco perimétrico, que es el plan de rehabilitación y mantenimiento del lado aire que tenemos, aproximadamente, 862 millones en este punto.

Luego, tenemos la primera fase de algunos PMD que en realidad son en tres aeropuertos, Piura, Trujillo y Cajamarca que tiene una inversión, aproximada, de 162.8 millones, y las obras del plan maestro de desarrollo que en realidad son la modernización

DOCUMENTO DE TRABAJO

de todos los aeropuertos que tienen una inversión, aproximada, de 4 mil millones.

Estas obras son las que se tiene planteado ejecutar hasta el año 2035.

También se tiene compra de equipamiento, como son los camiones de bomberos por unos 20 millones de dólares.

Adelante.

Para comenzar, la rehabilitación desde el lado aire que tiene que ver con la pista, cerco, calle, rodaje y plataforma, ya se culminó uno en el año 2023 que es el aeropuerto de Chiclayo, que a la fecha viene operando. Justo al lado derecho de la presentación podemos ver la pista de concreto, cómo ha quedado y la actual que viene operando, y tenemos próximos, bueno, a la fecha se vienen ejecutando la obra del aeropuerto de Piura, tiene un avance del 82% y está próxima a su culminación en julio de 2025.

Esta pista del aeropuerto de Piura también va a ser con pavimento rígido de concreto, dando mayor seguridad y mayor dureza a esta.

Y, para el próximo año, se tiene previsto iniciar tres obras de rehabilitación de pistas, las cuales son el aeropuerto de Pucallpa, Pisco e Iquitos.

El aeropuerto de Pucallpa ya se encuentra con el expediente aprobado por parte de la DGAC, el concesionario ya salió a licitar, se tiene previsto licitar en unos 4 o 5 meses, pero no podría iniciar la obra hasta luego de la temporada de lluvias que estaría terminando entre febrero, marzo del próximo año.

El aeropuerto de Pisco está también próximo a ser aprobado por la DGAC, y el aeropuerto de Iquitos que viene siendo revisado por la DGAC.

Adelante.

Luego, tenemos las optimizaciones de los terminales.

Tenemos una optimización eléctrica y sanitaria que ya fue aprobada por la DGAC. Esta son trabajos que se tienen previstos en los 12 aeropuertos para mejorar todo lo que son las instalaciones eléctricas y sanitarias de los 12 aeropuertos, para darle más seguridad operacional y también para darle bienestar a los usuarios.

Luego, tenemos optimizaciones en los terminales. Las optimizaciones en realidad son ampliación de terminales, en algunos casos construcción de terminal de carga y también ampliación de la plataforma de aeronaves.

Tenemos proyectadas tres obras que son Cajamarca, Piura y Trujillo, las cuales a la fecha se vienen desarrollando los

DOCUMENTO DE TRABAJO

expedientes técnicos y se tiene previsto que al último trimestre del 2027 ser presentado al MTC para su revisión con la DGAC.

En estas intervenciones se tiene, bueno, en Cajamarca se tiene, aproximadamente, 47 millones de dólares, en Piura 35 millones de dólares, y en Trujillo 56 millones de dólares.

Adelante, por favor.

Luego, llegamos a lo que es el plan maestro desarrollo, que es la modernización total de los 12 aeropuertos, ahí podemos ver en la presentación los montos que se prevé invertir en estos aeropuertos.

El proyecto más avanzado es el proyecto de Chiclayo que tiene previsto iniciar obras este final de año de este año 2025, a la fecha el avance del expediente es del 80%, pero se viene trabajando con el concesionario poder firmar un acta de acuerdo en la cual se le da las facilidades para que puedan presentar este expediente en etapas, como lo permite el Invierte, y poder iniciar los trabajos de este expediente por etapas y no esperar la aprobación total que podría tomar uno o dos años e ir avanzando y aprovechando el tiempo.

Luego, tenemos el aeropuerto de Tumbes que también está avanzado, bueno, el perfil está avanzado, está por culminar este año y ser presentado al MTC, el perfil será presentado, aproximadamente, en octubre de este año y tendrá que ser revisado por la DGAC y tener su viabilidad para el inicio del expediente y la ejecución de la obra.

Adelante.

Esto es un poco lo que les comenté del PME de Chiclayo, es la propuesta presentada por el concesionario, estaría, bueno, presentando los primeros paquetes entre marzo y mayo de este año, ya ha comenzado a presentar expedientes al MTC y serían los primeros que iniciarían su ejecución de obra.

Un rápido para comentarles, el primer paquete sería todo lo que está en amarillo, que son las vías de acceso, ya que cerramos parte de la carretera rumbo a Pomalca para poder ampliar el aeropuerto, por lo cual se necesita primero tener las vías externas para poder realizar los desvíos de los automóviles.

Luego, seguimos con el paquete Nro. 2 que es la ampliación de la pista.

Luego, el paquete Nro. 3 que es la rehabilitación de todo el lado aire, construcción de nueva calle de rodaje y rehabilitación de pista.

Luego, seguimos con el paquete Nro. 4 que es el paquete más largo y más grande que es un nuevo terminal de aeropuerto, un nuevo terminal de pasajeros que va a estar ubicado en otro lado, no va

DOCUMENTO DE TRABAJO

a estar ubicado donde se encuentra el actual, sino en otro lado de la concesión, en áreas que ya han sido adquiridas por el MTC.

Y el paquete Nro. 5 que es parte de la pista para ya culminar con la obra, esta obra tiene previsto iniciar este año y tendría una duración de cuatro años y medio a cinco años.

Siguiente.

Este es un cronograma de obra que presentó el concesionario respecto a todas las modernizaciones de aeropuerto. Como vemos, desde el año 2025 ya han comenzado con la elaboración de los perfiles.

Los perfiles tienen una duración, aproximadamente, de entre un año y medio a dos años de elaboración, luego estos pasan a ser revisados por la DGAC y luego saldrían a licitación.

De parte del MTC y en coordinación con el concesionario se vienen trabajando proyectos de adendas para poder acelerar estas ejecuciones, ya al final de la presentación la doctora Milagros nos podrá exponer un poco de qué se trata cada adenda y el estatus actual de cada adenda.

Adelante.

El segundo grupo de aeropuertos son cinco aeropuertos, los aeropuertos de Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna y Arequipa, en este contrato de concesión se viene trabajando también un proyecto de adenda debido a que tenemos que hacer urgente una obra en Juliaca, que es la rehabilitación de la pista.

Adelante, por favor.

La rehabilitación de la pista del lado aire de Juliaca está dividida en dos tomos, el tomo uno que es la rehabilitación total de la pista que ya se encuentra aprobada a la fecha y tiene una inversión, aproximada, de 130 millones; y el segundo tomo que es una... se va a realizar todo lo que es el lado del drenaje fluvial que iría desde el aeropuerto hacia un río cerca al aeropuerto. Esto para evitar que el nuevo pavimento se malgaste con el tema de las lluvias.

Adelante.

Luego, también por seguridad personal se tiene previsto realizar inversiones por 50 millones en todo lo que son cercos perimétricos. Estos cercos perimétricos cuentan con seguridad CCTV, que es más que todo cámaras y alerta.

De los cinco, aeropuerto uno ya está aprobado y los otros cuatro se encuentran en levantamiento de observaciones por parte del concesionario, se tiene previsto culminar la aprobación en este segundo semestre del año.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Siguiente.

Luego, tenemos las inversiones de las optimizaciones de los terminales.

Arequipa es el más urgente debido a que ya, bueno, todos sabemos que ya Arequipa ya colapsó en lo que es terminal, el expediente ya se encuentra aprobado y está solo a la espera de la culminación de la adenda para poderse ejecutar.

Juliaca, Puerto Maldonado y Tumbes se encuentran ahorita en revisión entre el MTC y la DGAC. (7)

También esos están previstos para poder ejecutarse con lo que es la adenda que será explicada a continuación.

Siguiente.

Y este es un proyecto en Arequipa que se tiene previsto iniciar en unos 6, 7 años. Es un aeropuerto nuevo dentro de las áreas de concesiones que a la fecha se tiene. A la fecha se vienen realizando los estudios técnicos por parte del concesionario y luego ya serían entregados para poder ser revisados por la DGAC.

Adelante.

Y, bueno, ahí lo dejo un poco con los proyectos de adenda que es por su... señor presidente.

La ESPECIALISTA LEGAL DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Milagros Velásquez Loayza.— Buenas tardes, señores congresistas, señor presidente de la comisión, por su intermedio.

El señor PRESIDENTE.— Sí, doctora, adelante, por favor.

Primero que nada, quisiera invitar a nuestros invitados de Corpac, a la doctora Tabata Vivanco, y el ingeniero Víctor Cerna, a que puedan retirarse si tienen a bien hacerlo, no están obligados a quedarse.

Muchas gracias por su participación.

Suspendemos brevemente la sesión para despedirlos.

—Se suspende la sesión por breves momentos.

—Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Se reanuda la sesión.

Tiene la palabra, entonces, la doctora Milagros.

Adelante.

La ESPECIALISTA LEGAL DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO

DOCUMENTO DE TRABAJO

DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Milagros Velásquez Loayza.— Muchas gracias, presidente de la comisión.

Bueno, en línea con lo que había expuesto el ingeniero presente, también de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes, queríamos comentarles brevemente las adendas prioritizadas que se encuentra liderando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, justamente, con relación a la infraestructura aeroportuaria.

La primera de ellas que está en el gráfico que ustedes observan es la que está relacionada con el contrato de concesión del primer grupo de aeropuertos, cuyo concesionario es Aeropuertos del Perú.

Esta adenda que sería la Nro. 11 o la décimo primera que se suscribe de este contrato de concesión, recoge la propuesta del concesionario de permitirle la contratación conjunta del expediente con obra.

De acuerdo a los términos en los que fue originalmente suscrito el contrato de concesión, se había previsto de que el concesionario tuviera que hacer una licitación pública, ya sea nacional o internacional, de acuerdo al monto de la obra por ejecutarse para la elaboración del expediente técnico y una vez aprobado este expediente, el concesionario nuevamente tenía que realizar una licitación para buscar el contratista ejecutor de la obra.

Lo que propone el concesionario es que se le permita realizar una contratación conjunta de una empresa que, justamente, pueda realizar estas dos labores. Esto se encuentra en línea, justamente, con los lineamientos que establece el MEF para la mitigación de riesgos que se prevé en los contratos de concesión.

Esta modalidad de contratos EPC buscan en favor del ministerio no tener que hacer una doble licitación y acortar los tiempos de realización de las inversiones y al concesionario le permite, justamente, buscar el expertise adecuado del contratista que se encargaría de la realización de estas intervenciones.

Y, asimismo, esta adenda también recoge la propuesta del concedente de incluir una cláusula anticorrupción para que, justamente, en el supuesto de que se incurran en actos de corrupción por parte del privado y que se involucre también a cualquier estamento del Poder Ejecutivo o en general sea una causal de caducidad del contrato de concesión.

El estatus es que en los días previos, justamente hace una semana se finalizó la evaluación conjunta, se comunicó de esta finalización a las entidades involucradas que son el Ministerio de Economía y Finanzas, ProInversión, Ositran, la Contraloría General de la República y al concesionario, y en los próximos días ya procederemos con solicitar formalmente, tal como lo

DOCUMENTO DE TRABAJO

establece el reglamento de Ley de las APP, con solicitar la opinión previa de Ositran.

Y respecto al segundo grupo de aeropuertos, bueno pues, tras...

El señor PRESIDENTE.— Interrupción del congresista Soto.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidente, solamente quería que me precise cuáles son los, en este caso, de ese primer grupo de aeropuertos, quisiera saber el detalle, qué aeropuertos son los que usted ha señalado, igual también en el segundo caso, en el segundo punto, gracias.

La ESPECIALISTA LEGAL DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Milagros Velásquez Loayza.— Justamente, el primer grupo de aeropuertos es la concesión, sí, de todo el norte del país; los aeropuertos concesionados del norte, del oriente y al sur se encuentra Pisco.

Los aeropuertos son Anta en Ancash, Cajamarca, Chachapoyas, Iquitos, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo, Tumbes, Piura, Pisco y Chiclayo.

El señor PRESIDENTE.— Hay una diapositiva que muestra el mapa, sí, haber podemos regresar, hay un mapa bonito del Perú ahí.

La ESPECIALISTA LEGAL DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Milagros Velásquez Loayza.— Es la Nro. 6.

El señor PRESIDENTE.— Sí, sigamos pasando.

La ESPECIALISTA LEGAL DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Milagros Velásquez Loayza.— La Nro. 6.

El señor PRESIDENTE.— Ese es el primer grupo, del norte y el otro grupo es el sur, ¿no?

La ESPECIALISTA LEGAL DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Milagros Velásquez Loayza.— Sí, y del sur que también había consultado el congresista, son los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.

El señor PRESIDENTE.— No está Huancavelica.

El señor TELLO MONTES (PP).— Señor presidente, ¿qué es lo que le falta a Pisco para que entre a funcionar?, porque vemos que Pisco está ya más de más de 10 años, si no me equivoco, y no tiene actividad, actividad esporádica y veo que otra adenda más, ¿para qué?

DOCUMENTO DE TRABAJO

La ESPECIALISTA LEGAL DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Milagros Velásquez Loayza.— En la adenda que había mencionado sobre el primer grupo de aeropuertos es general y transversal para todas las ejecuciones de obras que el concesionario ejecute respecto a la ampliación de los aeropuertos.

Justamente, el caso de Pisco es el aeropuerto en el que ya se ha ejecutado el plan maestro, las obras del plan maestro de desarrollo, pero por un tema de demanda el aeropuerto en la actualidad no opera vuelos comerciales.

El señor TELLO MONTES (PP).— ¿Demanda de qué, de pasajeros?

La ESPECIALISTA LEGAL DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Milagros Velásquez Loayza.— Exacto, sí.

El señor TELLO MONTES (PP).— ¿Qué, no hay pasajeros?, no hay pasajeros para que funcione el aeropuerto de Pisco.

Entonces, ¿para qué se ha construido un aeropuerto con todas esas instalaciones?, o sea, es un "Elefante blanco".

El señor PRESIDENTE.— A ver, tiene la palabra el señor Edilberto, sí, por favor.

El ASESOR TÉCNICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, señor Edilberto Huayanay Huamán.— Ante todo, buenas tardes a todos, señor presidente, buenas tardes, gracias por la invitación.

El que habla es el ingeniero Edilberto Huayanay Huamán, asesor técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

He pedido esta pequeña interrupción solamente para explicar la razón que preguntaba el congresista.

El tema es que Pisco realmente se formó y se construyó como una base militar. Es una base importante de la FAP.

Justamente, para efecto de la concesión se tuvo que pedir los terrenos a la FAP, el permiso a la FAP para que pudiera hacerse un aeropuerto comercial con la idea de que iba a ser el aeropuerto alterno hacia el sur del aeropuerto de Lima.

Desgraciadamente se tenía pensado que iba a ser un, digamos, un pequeño *hub* para llevar, ¿cómo se llama?, el flujo internacional inclusive a esa zona porque, justamente, Jorge Chávez estaba ya colapsando. En ese contexto fue que se entregó en concesión el aeropuerto de Pisco, solamente eso quería aclarar.

Ahora el hecho es estando nosotros como vivimos en un país de libre mercado, no se le puede exigir ni a las aerolíneas que

DOCUMENTO DE TRABAJO

entren, ni a los pasajeros que acudan a Pisco, generalmente, todo el mundo viene como *hub* a Lima por ser el centro comercial, el emporio, etcétera, esa es la explicación.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, ingeniero.

Continúa, entonces, la doctora Velásquez.

La ESPECIALISTA LEGAL DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Milagros Velásquez Loayza.— Muchas gracias, señor presidente.

Justamente, como lo mencionaba el ingeniero Huayanay, en efecto, hasta la actualidad, el aeropuerto de Pisco ha funcionado como aeropuerto alternativo, justamente, debido al incidente que ocurrió el año previo en el que se tuvo que paralizar las operaciones en la pista del aeropuerto Jorge Chávez, se empleó el aeropuerto de Pisco como uno de los aeropuertos alternos.

Y en la actualidad, justamente, el Ositran se encuentra liderando unas mesas técnicas también con participación de algunos integrantes del Congreso de la República, para poder propiciar una iniciativa legislativa que permita subsidiar vuelos al aeropuerto con destino a Pisco.

El señor TELLO MONTES (PP).— Señor presidente, solamente una precisión.

Pisco tiene más de 180 mil habitantes, Pisco tiene una infraestructura moderna que solamente se usa para vuelos particulares de algunas avionetas que vemos ahí y la pregunta es tanta inversión para qué, ahora veo que le van a hacer una adenda para poder remodelar si no funciona, y de acuerdo a la versión que han dado algunas personas que conocen la historia del aeropuerto de Pisco es que no quieren descentralizar los vuelos que vienen a Lima, o sea, todo los están centralizando a Lima.

Entonces, si tenían esa misión de no descentralizar los vuelos, entonces, ¿para qué se invierte tantos millones en el aeropuerto de Pisco y ahora se le da una adenda todavía para modernizarlo si no se emplea?, o sea, solamente se va a financiar el dinero de todos los peruanos para financiar algunas actividades privadas que hay.

Entonces, indudablemente, así cualquiera hace empresa.

El señor PRESIDENTE.— A ver, sí, tiene la palabra la doctora Velásquez o el ingeniero Huayanay, ¿quién quiere contestar?

El ASESOR TÉCNICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, señor Edilberto Huayanay Huamán.— Perdón, ¿Me permite usted, señor presidente, que continúe, por favor?

En realidad tengo muchos años en el Ministerio de Transportes, justamente, en el sector de transportes, tengo más de 25 años

DOCUMENTO DE TRABAJO

ahí, en la DGAC, conozco la historia y por eso es que me atrevo a hacer las precisiones.

Ocurre de que, como dije antes, en un contexto de libre mercado no es posible que nosotros podamos exigir a las aerolíneas.

La población, que no entiende mucho esto, nos pide, tanto alcaldes, autoridades, la sociedad civil, nos exige que el MTC como autoridad exija a las aerolíneas que ingresen a aeropuertos que, a veces, no, no tienen demanda.

Por ejemplo, el caso de Chachapoyas, es cierto, está limitado por la longitud de pista Chachapoyas.

Pisco sí tiene todas las condiciones, pero las aerolíneas mismas no lo ven comercialmente rentable, no podemos exigir a Latam o Sky, en fin, a todas estas empresas que tienen esas aeronaves que serían muy útiles allá, sin embargo, con esta propuesta de subsidios se va a tratar de impulsar, ese es el objetivo de subsidios, de vuelos subsidiados, se crea un mercado.

La gente se acostumbra y, poco a poco, va autososteniendo la rentabilidad, eso es lo que se pretende.

Entonces, ahora lo que también quería aclarar es lo siguiente, como todos los proyectos nacen con un estudio de preinversión, en la preinversión tiene que demostrarse la necesidad. Pisco, por ejemplo, en este momento, tal como está, no podría demostrar la necesidad de modernizar.

Consecuentemente, no habría inversiones en Pisco hasta que se vea la necesidad, porque nuestro sistema de inversión pública exige que haya un beneficio a la sociedad, una inversión tiene que reflejarse en un beneficio a la sociedad.

Si vemos en este caso particular, lo repito, de Pisco, que no hay beneficios, no podríamos invertir nada ahí, no sería viable un proyecto así, solamente eso.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Pero entiendo que sí se está invirtiendo, ¿no?, entonces, sí ha habido un estudio de preinversión o es que como ya estaba hecho, entonces, simplemente continuamos.

El ASESOR TÉCNICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, señor Edilberto Huayanay Huamán.— En la primera etapa de la concesión, esa concesión se dio el año 1996, 1996... perdón, 2006, sí, me fui 10 años más, 2006.

El contrato de concesión establecía que a la toma de estos aeropuertos, 12 aeropuertos ADP, establecía que como primera medida tenían que ser las obras de rápido impacto, inmediatamente, por darle lo más, digamos, inmediato, lo más urgente, pero también le exigía al concesionario hacer estudios de preinversión para una mejora.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Le exigía también hacer una rehabilitación, perdón, antes un estudio funcional y evaluación técnica de los pavimentos para ver el estado en que se encuentra. Entonces, en ese contexto, ADP ha hecho todo eso. Hizo la F y encontró que en Pisco todavía no era necesario hacer la habilitación de los pavimentos, pero sí encontró que también el ministerio le exigía que pudiera tener todas las facilidades Pisco, para que pudiera ser un aeropuerto alterno **(8)** al de Lima.

Y en el caso de colapsar Lima que tenía una sola pista, recuerdo eso, definitivamente tenían que ir los aviones a otro lugar, a otro aeropuerto, y este tenía que estar por el lado norte, Chiclayo; por el lado sur, debía ser Pisco. Esa fue la estrategia que se trazó, por esa razón, el MTC le dio mucha importancia a esta modernización que se hizo en el año 2015 al aeropuerto de Pisco.

El señor PRESIDENTE.— Y también se mantiene el uso militar del aeropuerto, ¿no?

El ASESOR TÉCNICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, señor Edilberto Huayanay Huamán.— Ah, por supuesto, por supuesto que sí.

Como repito, es una base militar, quizá una de las más importantes que tenemos, es una razón muy poderosa para siempre conservar Pisco en buenas condiciones.

El señor PRESIDENTE.— Bien, gracias.

Continúe, por favor, doctora Velásquez.

La ESPECIALISTA LEGAL DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Milagros Velásquez Loayza.— Muchas gracias, señor congresista, no sé si me permite precisar un punto respecto a la consulta que, justamente, había expuesto el congresista Tello.

Estas concesiones, la del primer y segundo grupo aeropuertos de provincias, son cofinanciadas y se financian a través de los recursos que aporta LAP como una concesión autosostenible.

Entonces, ambos se rigen no solamente por las reglas contractuales, sino también al ser concesiones cofinanciadas, como lo había mencionado el ingeniero Huayanay, también se rigen de acuerdo a lo que establece el Decreto Legislativo 1252, que establece el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.

Es decir, los concesionarios realizan inversiones que son IOARR, algunas inversiones de rehabilitación que, justamente, lo había expuesto el ingeniero Silva respecto a las rehabilitaciones de las pistas y las ampliaciones de los aeropuertos en su mayoría consisten en proyectos de inversión pública.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Es decir, más allá de que el contrato lo exija, el concesionario tiene que obtener por parte de la unidad formuladora la viabilidad del proyecto, es decir, se tiene que demostrar que realmente existe una brecha, una brecha de infraestructura para que el concesionario proceda con la ejecución de la obra.

Y en el aeropuerto de Pisco, justamente, no está enfocada la adenda, como lo había mencionado, es una adenda transversal para dinamizar las inversiones en las que existe una brecha en los demás aeropuertos del primer grupo de aeropuertos de provincia, que sería la ejecución de los planes maestros de desarrollo en los aeropuertos restantes, donde no se ha ejecutado aún estas obras de ampliación.

El más próximo, como se mencionó también con anterioridad, es el aeropuerto de Chiclayo que esperamos ya las obras inicien a fin de año, el último trimestre de 2025.

Va a continuar, de repente, también el aeropuerto de Tumbes, es el más próximo también a ser ejecutado su ampliación y del mismo modo ya con esta modalidad que ha propuesto el concesionario de contrato CPC, proseguir también con la ejecución de las ampliaciones de los aeropuertos restantes.

Esto es no solamente porque el MTC ha identificado una brecha, sino también porque parte del análisis del sector es que con la ampliación del aeropuerto Jorge Chávez hay un impacto en la demanda que van a recibir los demás aeropuertos regionales y que necesita, por consiguiente, ser atendida.

Y respecto al segundo grupo de aeropuertos, la adenda que se está promoviendo es la quinta que busca la inclusión de obras mayores que no fueron previstas en el proceso de promoción.

Este contrato data del año 2011, los estudios de preinversión son, aproximadamente, del año 2009-2010 y hasta esa fecha lo que se había previsto es que los aeropuertos iban a recibir una demanda sumamente inferior si la comparamos con la demanda real que actualmente recoge el concesionario.

Entonces, se necesita implementar un mecanismo que finalmente permita las ampliaciones de los aeropuertos o la ejecución de obras de mayor relevancia que una de ellas es, justamente, la rehabilitación de la pista del aeropuerto de Juliaca.

Y también incluye esta propuesta la inclusión de una cláusula anticorrupción para que también, ante el suceso de que se incurra en actos de corrupción, el contrato sea caducado y el estatus es que actualmente esta adenda se encuentra en evaluación conjunta.

Y para finalizar, quisiéramos comentarles que desde el Ejecutivo se ha previsto, como he mencionado, dinamizar y fortalecer la infraestructura de transportes de uso público, puntualmente, lo que nos atañe en esta reunión la infraestructura aeroportuaria, desde dos frentes, por parte del MTC se están priorizando,

DOCUMENTO DE TRABAJO

justamente, estas dos adendas, la 11 del primer grupo de aeropuertos y la adenda 5 del segundo grupo de aeropuertos, y en este esfuerzo contamos con el apoyo del Ministerio de Economía y Finanzas, que como concesiones cofinanciadas no solamente tiene que brindarnos su opinión favorable, sino también, como ustedes conocen, es el ente rector del Sistema Nacional de Gestión Multianual de Programación Multianual, perdón, y Gestión de Inversiones que es el Invierte.pe, como lo conocemos comúnmente y, justamente, ellos les pueden brindar mayor información, pero este viernes 9 de mayo se publicó una modificación del reglamento de la ley del Invierte.pe que, justamente, busca dinamizar y hacer menos burocrático este procedimiento para los concesionarios que tienen que, justamente, elaborar un perfil, obtener la aprobación y después proceder con la elaboración del expediente técnico.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, doctora Velásquez, ingeniero Huayanay.

¿Algún congresista en plataforma tiene alguna pregunta?

El congresista Soto, aquí presente, tiene una participación que ha solicitado.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidente, bueno, está igual el gerente general de navegación, igual del área legal del MTC.

Yo quisiera un poco quizás ahondarlo, justamente, al comienzo había manifestado que el 1 de junio van a entrar las operaciones del nuevo aeropuerto.

Lo que me preocupa, señor presidente, es en el contrato, estoy hablando del Jorge Chávez, en el contrato original cuando se dio las bases, o sea, nunca estuvo, o sea, hasta el momento por la TUA no se cobra a los pasajeros, pero lo que me preocupa a mí es, o sea, bajo qué criterio, bajo qué criterio han hecho, señor presidente, una adenda 6 al contrato original de LAP MTC.

Entonces, están... van a cobrar a partir del 1 de junio, 7 dólares, o sea, por ejemplo, voy a poner un ejemplo clarísimo, 7 dólares, 7 dólares, 7 dólares, o sea, un pasajero viene de Cusco que se va, digamos, a Tarapoto y viene con su esposa y sus tres hijos, pongamos un ejemplo y, necesariamente, como no hay un vuelo directo, señor presidente, de Cusco a Tarapoto, tiene que pasar por Jorge Chávez, o sea, van a cobrar por el tema de tránsito, o sea, como una forma de peaje.

Eso es algo gravísimo, preocupante, porque aquí están afectando directamente a los bolsillos de todos los peruanos, o sea, los afectados son los pasajeros peruanos, señor presidente.

Viceversa, igual, viene un turista o un pasajero nacional de Piura, de Chiclayo y se va a Cusco y, necesariamente, va a pasar

DOCUMENTO DE TRABAJO

por Jorge Chávez y también tiene que pagar la TUA y eso, no sé bajo qué criterios han acordado porque aquí está la adenda 6 cuando en el contrato original, señor presidente, no está, ni en las bases está.

Entonces, eso me preocupa, como que también he sido presidente de la Comisión de Defensa del Consumidor, y ahora soy miembro titular en la Comisión de Defensa del Consumidor y eso me preocupa.

Entonces, sería bueno que nos hagas algunos alcances, pero también mañana tenemos una reunión sobre ello, aprovechando que está también dentro de la comisión, quisiera hacerse esa precisión, pero sí, como congresista, obviamente, yo siempre voy a defender a los usuarios porque los afectados son los pasajeros peruanos y vamos a, creo que estamos viendo, van a anualmente, si eso se aplica, estarían recaudando más de 46 millones de soles, señor presidente, anual.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Soto.

Por favor, si... es Luis Alfonso, Luis Alonso.

EL COORDINADOR DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Alonso Silvio Espinoza.— Sí, señor congresista Soto, me llevo su preocupación, no hemos traído el material para poder hacer la exposición del día de hoy porque lo estamos trabajando para la presentación del día de mañana.

Hemos recibido también la invitación, mañana 9 de la mañana, para esta mesa de trabajo, pero sí ya lo venimos conversando dentro del equipo y también con la alta dirección ahí en el MTC y mañana vamos a llevar un poco para darle nuestra opinión.

El señor PRESIDENTE.— ¿Es un contrato entre el LAP y el Ministerio de Transportes?

EL COORDINADOR DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Alonso Silvio Espinoza.— Claro, la modificación contractual se hizo en el contrato de concesión, pero ahí también interviene el Ositran como regulador.

Entonces, el día de mañana en la mesa va a estar presente todas las partes involucradas en esto.

El señor PRESIDENTE.— No hay nada que hacer, a llorar al parque nomás, contrato firmado.

Muy bien, tiene la palabra la congresista Jhakeline Ugarte, que está en plataforma, por favor, Jhakeline, adelante.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Congresista Ugarte, ¿está conectada?, ¿No se le escucha?, Quizá, quizá su micro está apagado.

Perdón.

EL COORDINADOR DEL EQUIPO DE AEROPUERTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Alonso Silvio Espinoza.— Presidente, todavía hay una pequeña exposición del ingeniero Huayanay sobre los aeropuertos que no están concesionados, lo ve la DGAC.

El señor PRESIDENTE.— Sí, entonces, mientras Katy Ugarte se logra conectar, el ingeniero Huayanay tiene la palabra para completar la presentación, adelante.

EL ASESOR TÉCNICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, señor Edilberto Huayanay Huamán.— Muchas gracias, señor presidente.

Como ya se dijo tenemos aeropuertos, muchos aeropuertos en el Perú, en el Perú tenemos alrededor de 47 aeropuertos, de los cuales tenemos 17 aeropuertos, más Jorge Chávez, concesionados.

Sin embargo, sin embargo, tenemos un grupo de aeropuertos que no han sido concesionados, es más, el MTC en su afán de promover la conectividad aérea está formulando nuevos proyectos, nuevos aeropuertos, por ejemplo, tenemos un aeropuerto nuevo en Pichari que va a ser pronto, estamos trabajando en los estudios de preinversión.

También tenemos en estudios de preinversión el de Huancavelica, el de Oxapampa, el de Tingo María que ya tiene viabilidad, me refiero al nuevo Tingo María, no al actual que se está llevando el río, sino a un nuevo aeropuerto en Tingo María, en la región Huánuco, que va a reemplazar al actual y va a permitir que la región Huánuco tenga un aeropuerto como lo tiene Chiclayo, como lo tiene Piura o Arequipa, y también estamos trabajando en obras.

El más importante que la DGAC está trabajando como obra pública, como se sabe, es el Aeropuerto Internacional de Chinchero, estamos trabajando en eso, día a día estamos detrás de que se completen los diseños de construcción para contratar, a través de este contrato está el estado que se tiene, continuar las obras, las obras de pavimentación del lado aire.

Obras, este año vamos a empezar, por ejemplo, en Yurimaguas, ese aeropuerto la pista está muy mal, está partida en dos debido a una alcantarilla que ha fallado, que se ha deteriorado con los años, este año debemos empezar las obras, está ya en proceso de licitación la obra.

Lo mismo en el aeródromo de Breu que queda a la frontera con Brasil, es muy necesario para la población que vive en ese

DOCUMENTO DE TRABAJO

sector, no tienen carretera por allá, todo es vía río y para llegar a Pucallpa, por ejemplo, se demoran muchos días de viaje.

En Juanjuí también vamos a empezar la realización de las obras este año, y así, entonces, quería solamente destacar que no solamente los aeropuertos concesionados se están viendo por parte del MTC, también hay otros proyectos más que estamos haciendo a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en su papel que le confiere el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil que dice la DGAC es competente para construir, rehabilitar, mejorar y hacer proyectos de infraestructura aeroportuaria.

Eso es lo que quería dejar que se haga presente.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, ingeniero Huayanay.

Congresista Katy Ugarte, ¿ya está usted con el audio bien?

La señora UGARTE MAMANI (BM).— Sí, presidente, ¿me escucha?

El señor PRESIDENTE.— Sí, se le escucha bien.

Tiene usted la palabra.

La señora UGARTE MAMANI (BM).— Gracias, presidente.

Bueno, atentamente escuchando la exposición del equipo que vino a exponer temas de concesiones de aeropuertos, mi pedido sería que prioricen los presupuestos en el aeropuerto Chincheros, que bueno, se ha dejado de avanzar en lo que hemos estado haciendo el seguimiento.

Y lo otro, también, le he escuchado que también se está considerando ahora en preinversión el aeropuerto de Pichari, son necesidades que realmente se deberían priorizar en preinversión y tener, pues, el presupuesto que se necesita en estos lugares.

Yo creo que deberían dejar de concesionar incluso Pisco, de veras que en Pichari es inaccesible las vías de comunicación, es por eso que los hermanos del Vraem han solicitado, hemos tenido incluso mesas de trabajo para que se pueda concretizar este aeropuerto en este lugar.

Lo que más me preocupa, señor presidente, es que un presupuesto bien ejecutado con necesidades que tiene para poder invertir, sería tan importante que prioricen ello. El Cusco es un lugar netamente arqueológico en donde recibe turistas a nivel mundial, **(9)** entonces, este aeropuerto de Chincheros va a generar muchas divisas, desarrollo económico, va a movilizar la economía en el país. Yo creo que en este aspecto también se debería priorizar la culminación de este aeropuerto de Chinchero; la población de Cusco espera este aspecto, señor presidente.

Entonces, yo quisiera que tal vez prioricen estos dos aspectos: Chinchero y el Vraem son lugares... el Vraem son lugares realmente inaccesibles.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El único medio que puede movilizar a la población es mediante este aeropuerto, porque en tiempo de lluvia incluso los puentes empiezan a colapsar, las carreteras, los derrumbes; es terrible el ingreso al Vraem. Eso sería mi participación, señor presidente.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Ugarte.

Un comentario, el ingeniero Huayanay.

El DIRECTOR DE REGULACIÓN, PROMOCIÓN Y DESARROLLO AERONÁUTICO, señor Edilberto Huayanay Human.— Bien, por su intermedio, señor presidente, para responder a la congresista Ugarte.

Respecto al aeropuerto de Chinchero, no habría que preocuparse porque la programación está hecha para culminarse en diciembre del próximo año. Debería culminarse de acuerdo a la programación estimada por la PMO. PMO es el organismo que está asistiendo al MTC en temas de la construcción de este aeropuerto.

Tenemos los recursos para este año; son trescientos un millón que nos han asignado para este presente año. El próximo año será, seguramente, la diferencia.

Estamos trabajando a marchas forzadas con la PMO para seleccionar... bueno, en realidad ya se ha seleccionado a Econ, el que diseñaba para el anterior contratista.

Como se sabe, es una larga historia esto del contratista aquí, el que no pudo terminar, y solamente se ha tenido que reducir al alcance los servicios del consorcio de Natividad Chinchero. Entonces, ese saldo que no va a poder hacer ellos, eso se está en este momento trabajando en el diseño para poder entregarle esas obras a otra empresa, a otra con más capacidad financiera que lo que no ha podido completar en Natividad Chinchero.

Entonces, estamos trabajando; todos los ojos técnicos y legales están puestos en este proyecto. Por tanto, entendemos la importancia del proyecto; nosotros estamos día a día trabajando en ello. Hay todo un equipo en el MTC formado exclusivamente para el seguimiento de este tema.

En cuanto al de Pichari, en realidad ya tenemos también la ubicación del aeropuerto; va a ser en el distrito Nuevo Asháninka, la ubicación ya está establecida. Estamos terminando con los últimos entregables que está preparando el consultor. Hay presupuesto para terminar los proyectos de inversión. Una vez que hayamos declarado la viabilidad de este proyecto —por supuesto, todos entendemos que es viable por la misma necesidad que está comentando la congresista—, pasará a la otra fase, que es la adquisición de los terrenos.

Entonces, continuará el proyecto. No tenemos duda de que este proyecto va a continuar.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, ingeniero Huayanay.

Bien, entonces, entiendo que no hay ninguna otra solicitud de participación de congresistas, y con esto vamos a agradecer la participación de nuestros distinguidos invitados: el ingeniero Luis Alonso Silva, la doctora Milagros Velásquez y el ingeniero Edilberto Huayanay.

Muchas gracias por su participación.

Entonces, quisiera, antes de levantar la sesión, solicitar la dispensa de la aprobación del acta para tramitar los asuntos materia de la presente sesión. Si no hubiera ninguna oposición a la dispensa.

Entonces, no habiendo oposición, se da por aprobada la dispensa solicitada.

Siendo las 16 horas con 18 minutos, damos por levantada la sesión. Damos por levantada la sesión.

Muchas gracias.

Que tengan buenas tardes.

—A las 16:18 h, se levanta la sesión.