

DOCUMENTO DE TRABAJO

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
12.^a SESIÓN ORDINARIA
(Vespertina)
(Documento de trabajo)

LUNES 2 DE JUNIO DE 2025
PRESIDENCIA DE LA SEÑORA HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ

-A las 14:13 h, se inicia la sesión.

La señora PRESIDENTA.— Buenas tardes, colegas congresistas, y a todos los presentes y a los que nos siguen por la plataforma virtual de sesiones y las redes sociales; 2 de junio de 2025.

Señor secretario técnico, sírvase pasar lista para comprobar el cuórum.

El SECRETARIO TÉCNICO pasa lista:

Buenas tardes, señoras congresistas, y todos los presentes.

Se va a proceder a pasar la lista de asistencia.

Congresista Portero López.

La señora PORTERO LÓPEZ (AP).— Congresista Portero López, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Ruiz Rodríguez acaba de señalar su asistencia vía chat.

Congresista Chacón Trujillo.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Chacón Trujillo, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme.

Congresista Acuña Peralta (); congresista Bellido Ugarte (); Doroteo Carbajo (); congresista Echeverría Rodríguez (); congresista Espinoza Vargas (); congresista Flores Ramírez ().

DOCUMENTO DE TRABAJO

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP)..- Congresista Echeverría, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO..- Se le está confirmando su asistencia, congresista. Buenas tardes.

Congresista Flores Ramírez (); congresista Infantes Castañeda (); congresista López Morales.

López Morales está consignando su asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA..- Consignar su asistencia de todas las congresistas.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP)..- Infantes Castañeda, presente.

Muy buenas tardes.

La señora PRESIDENTA..- Buenas tardes, colega.

El SECRETARIO TÉCNICO..- Buenas tardes, congresista. Se le está consignando asistencia a lo mismo que al congresista Guido Bellido.

La señora PRESIDENTA..- ¿Qué tal colega? Muy buenas tardes.

El SECRETARIO TÉCNICO..- Congresista Montalvo Cubas (); congresista Olivos Martínez (); congresista Paredes Fonseca (); congresista Portalatino Ávalos (); congresista Trigozo Reátegui (); congresista Valer Pinto ().

Trigozo Reátegui está consignando asistencia vía chat.

Congresista Valer Pinto (); congresista Zea Choquechambi (); congresista Zeballos Aponte ().

Segundo llamado de asistencia:

Congresista Acuña Peralta (); congresista Doroteo Carbajo congresista Espinoza Vargas (); congresista Flores Ramírez.

Congresista Flores Ramírez está consignando asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA..- Consignar su asistencia.

El SECRETARIO TÉCNICO..- Congresista Montalvo Cubas (); congresista Olivos Martínez (); congresista Paredes Fonseca (); congresista Portalatino Ávalos.

Está consignando su asistencia vía chat la congresista Portalatino Ávalos.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Congresista Valer Pinto.

Valer Pinto está consignando asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Zeballos Aponte ().

Se tiene conocimiento de que ha presentado licencia del congresista Zea Choquechambi. Ha sido presentada ante la Oficialía Mayor.

Están presentes once señores congresistas.

La presente sesión, con la licencia del congresista Zea, es de diez señores congresistas; se tiene el cuórum del reglamento.

La señora PRESIDENTA.— Con el cuórum reglamentario, a las dos y trece de la tarde del lunes 2 de junio de 2025, inicia la décima segunda sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones en la ciudad de Lima.

El señor DOROTEO CARBAJO (AP).— Doroteo, presente.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, congresista Doroteo. Se consigna su asistencia.

El señor DOROTEO CARBAJO (AP).— Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Gracias.

Como primer punto de la agenda tenemos la aprobación de las actas de la décima segunda sesión extraordinaria realizada el lunes 21/04/2025, de la décima tercera sesión extraordinaria realizada el lunes 28/04/2025, de la décima quinta sesión extraordinaria realizada el lunes 05/05/2025, de la décima sexta sesión extraordinaria realizada el viernes 09/05/2025, de la décima séptima sesión extraordinaria realizada el martes 13/05/2025 y de la décima octava sesión extraordinaria realizada el martes 20/05/2025. Si no hay observaciones, se dará por aprobada.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Vía chat, no hay ninguna observación, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— No habiendo observaciones, las actas quedan aprobadas.

Como segundo punto de la agenda tenemos la estación despacho.

DESPACHO

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.— Se ha remitido a sus despachos los documentos recibidos enviados y los proyectos de ley ingresados desde el 8 de abril hasta el 29 de mayo del 2025.

Si algún congresista requiere copia de algún documento, lo puede solicitar a la secretaría de la comisión.

Como tercer punto de la agenda, tenemos la estación Informe.

Informes

La señora PRESIDENTA.— Se invita a los señores congresistas a presentar sus informes; tienen el uso de la palabra.

El SECRETARIO TÉCNICO.— No hay ningún requerimiento, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— No habiendo ninguna participación, pasamos al cuarto punto de la agenda.

Tenemos la estación de Pedidos.

Pedidos

La señora PRESIDENTA.— Se invita a los señores congresistas a formular sus pedidos. Si tuvieran algún pedido.

La señora PORTALATINO ÁVALOS (PL).— Presidenta, estaba tratando de alzar la mano, quería rendir en sesión informe; por favor, permítame rendir informe. Kelly Portalatino.

La señora PRESIDENTA.— Congresista Portalatino, tiene el uso de la palabra.

La señora PORTALATINO ÁVALOS (PL).— Muchas gracias, presidenta.

A través suyo quiero saludar a todos los hermanos y colegas congresistas que están en esta importante sesión el día de hoy.

A través de usted, presidenta, y quiero hablar como representante de la región Ancash en mi calidad de ancashina, y también represento a ese pueblo que se encuentra olvidado. Históricamente, presidenta, ha sido relegado por el centralismo limeño.

Quiero expresar mi indignación por la reciente visita del ministro de Transporte César Sandoval a la ciudad de Huaraz, donde se desarrolló un acto protocolar de inauguración de un tramo menor de la carretera Conococha-Huaraz.

Si bien es cierto, presidenta, el mejoramiento de este tramo es importante con la presencia del ministro en la región.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Se esperaban respuestas claras sobre el proyecto de gran envergadura y reducción de la mortalidad que muy bien su antecesor ha estado tratando de solucionar solamente políticamente o técnicamente, pero ha fracasado.

Este evento revestido de teatralidad política y mensaje triunfalista es una cortina de humo que presenta para distraer a la población ancashina; se sigue ignorando las grandes brechas de conectividad y abandono estructural que sufre la sierra de Ancash. No estamos aquí discutiendo sobre la buena de ninguna empresa ni defendiendo intereses particulares; presidenta, nuestra lucha es mucho más profunda e inmediatamente legítima.

Exigimos que el Estado asuma su rol como corresponde y garantice la ejecución inmediata y sostenida de proyectos de gran impacto importantes para la región.

Razón por la cual solicito, presidenta, que se cite al señor ministro y que se lleve a votación para que responda por los siguientes proyectos: el primer pedido que quiero trasladarle a través suyo, presidenta, es el proyecto de la Longitudinal de los Conchucos. Es una iniciativa vial estratégica para el desarrollo rural de las provincias de Huari, Sihuas, Pomabamba, Asunción y Carlos Fermín Fitzcarrald. Provincias, presidenta, que se encuentran abandonadas por la desidia del Estado y probablemente también por el gobierno regional.

No podemos permitir que se sigan cayendo licitaciones una tras otra; ya van cuatro, presidenta, cuatro licitaciones que se han caído. Hoy tengo conocimiento de que esta última que se comprometió a que no iba a pasar lo mismo de igual manera ha fracasado por ineficiencia institucional o falta de voluntad política.

Este proyecto debe dejar de ser una promesa repetida en campañas para convertirse en una obra concreta, ejecutada con transparencia, presupuesto garantizado y un cronograma serio que garantice esa objetividad y, sobre todo, el clamor de toda la población de las diferentes provincias.

El segundo punto, para que pueda venir el señor ministro y explique, informe a la región Ancash y a nivel nacional el estado deplorable de la carretera Cátac-Huari, arteria carretera fundamental de la integración regional que sigue sin proyecto técnico, sin intervención del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y sin interés político.

Y, además, presidenta, vale decir que en Provías Descentralizado y Nacional no vemos ningún impacto y resultado que hoy debería haber intervenido o subsanar la desidia por parte de esos organismos.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Exigimos que el ministro de Transportes y Comunicaciones realice de inmediato el levantamiento topográfico y formule el proyecto de mejoramiento y habilitación integral con el financiamiento asignado.

Ancash exige proyectos prioritarios y no espectáculos, presidenta; basta de licitaciones desiertas y carreteras olvidadas. El desarrollo vial de los pueblos andinos no puede seguir en espera.

A través suyo, presidenta, permitírnos a la región Ancash que pueda asistir el ministro y se lleve a votación para poder tenerlo y escuchar el informe que nos tiene que brindar a todos nosotros.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, doctora y congresista Kelly Portalatino.

Ha pedido votación, señor secretario, ¿es para votación o solamente elevamos el documento?

El SECRETARIO TÉCNICO.— Vamos a tramitar el documento ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La señora PRESIDENTA.— Perfecto.

Doctora Kelly, se tramitará su pedido lo más urgente posible al señor ministro de Transportes y Comunicaciones.

Es verdad, hay una ruta de trabajo y esperamos que esa ruta de trabajo se consolide, pero más que todo se fortalezca en bien de nuestros hermanos ancashinos: "No más floro, menos floro y más acción".

Gracias, doctora.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Presidenta, la congresista Mery Infantes quiere participar.

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra, doctora Mery Infantes.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Muchísimas gracias, señora presidenta.

Un saludo grande; también saludo a todos los colegas y sobre todo, pues, al personal que intensamente trabaja, personal incomparable que tiene usted.

Señora presidenta, es una pena que nosotros hayamos tenido reuniones con el mismo ministro en reiteradas veces para nuestro

DOCUMENTO DE TRABAJO

Eje Vial 1, el cual sigue paralizado. Señora presidenta, pido, por favor, interés. Interés que los compañeros ya no creen ya en ello.

Señora presidenta, levanto mi voz enérgicamente para que cumpla su palabra, porque él ofreció enviar a Provías Nacional y estar de manera perenne para realizar nuestro expediente técnico.

Señora presidenta, nuestro aeródromo, el valor que también, no encontramos ninguna solución y sobre todo al Eje Vial 4.

Señora presidenta, usted es una mujer de lucha; llévele la atención al ministro porque no es posible que sigamos olvidados con carreteras y puentes destruidos y nuestros hermanos con ese tipo de accidentes, desastres para sus cultivos que se encuentran en el camino abandonados.

Señora presidenta, nuevamente por cuatro años consecutivos levanto mi voz; yo sé que este reclamo que hacemos en nombre de todos nuestros pueblos no puede ser en vano.

Por favor, señora presidenta, le pedimos una vez más: no he podido estar hoy día en la comisión porque anoche hemos tenido actividades hasta tarde.

Yo pido, señora presidenta, que nuevamente se convoque una reunión con el ministro, porque no puede ser posible que nos siga todavía teniendo abandonados y olvidados a toda nuestra región Amazonas.

Muchísimas gracias, señora presidenta. (2)

La señora PRESIDENTA.— Esperamos, mi querida congresista Infantes, que envíe toda la lista por escrito a la comisión para volver a ser un recordar al nuevo ministro.

Yo estuve en esa hermosa región, conocí todos los problemas. Estoy detrás de la firma para que la carretera que siempre está ocasionando accidentes, Aserradero, sea lo más rápido ya levantadas sus observaciones y verdaderamente construida y mantenida.

Y por favor le pido que envíe para volver a hacer una reunión con usted, irnos y colocar este pedido que es no solamente de usted, sino de todo el pueblo.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Gracias, señora presidenta.

Sobre todo el Eje Vial 1, que lleva todo el recorrido desde Corral Quemado hasta Lulla. Es un reclamo de todos los pueblos del margen del río Marañón.

Gracias, señora presidenta.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.— Gracias, congresista.

¿Alguna otra participación?

El SECRETARIO TÉCNICO.— No hay otro requerimiento vía chat, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Nadie.

Como quinto punto de la agenda tenemos la estación Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

La señora PRESIDENTA.— Iniciamos la Orden del Día con el debate del predictamen del nuevo proyecto recaído en la autógrafa de ley.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Sí, dígame doctora.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Disculpe, por fa... Congresista Chacón.

La señora PRESIDENTA.— Dígame, doctora Chacón.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Sí, disculpe, en la... en la pauta de solicitudes quería hacer una solicitud, sino que no había señal, disculpe.

Quería solicitarle, hay un proyecto de ley que está en agenda y quisiéramos que por favor el 5092/2023, que el día de hoy no se podría ver este proyecto de ley, por eso quería pedir un cuarto intermedio, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, congresista y colega Chacón.

Justo eso iba a decir también, porque me lo habían solicitado, viendo la salud de nuestro congresista Oscar Zea. Este proyecto se va a cuarto intermedio.

Muchas gracias.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Perfecto, gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, doctora, gracias.

Como segundo tema del Orden del Día, tenemos el debate del predictamen de allanamiento recaído en la autógrafa de ley de los proyectos de ley 6914/2023, 6926/2023, 6929/2023, 6933/2023, 6968/2023, 6999/2023, 7113/2023, 7118/2023, 7283/2023, 7324/2023, 7346/2023, 7441/2023, 7564/2023, 7565/2023, 7568/2023

DOCUMENTO DE TRABAJO

y 7713/2023, que propone la ley que declare de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos, obras de infraestructura en los departamentos de Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cusco, Huancavelica, Junín, La Libertad, Lima, Loreto, Madre de Dios, Pasco, Piura, Puno y Tumbes.

El predictamen que se trae a debate analiza y se allana a las observaciones del Poder Ejecutivo.

La autógrafa de ley es el resultado de la acumulación de dieciséis proyectos de ley que buscan impulsar el desarrollo de la infraestructura en catorce departamentos.

Los proyectos abarcan una amplia gama de intervenciones, desde la construcción y mejoramiento de carreteras, puentes, aeropuertos, hasta iniciativas ferroviarias y teleféricos.

El predictamen se fundamenta en la necesidad de acelerar la ejecución de proyectos de infraestructura para cerrar esas brechas en conectividad, transporte y servicios básicos, lo cual es crucial para el desarrollo económico y social del Perú.

El objetivo final es lograr la aprobación de una ley que efectivamente declare de necesidad pública e interés nacional estos importantes proyectos de infraestructura, sentando las bases para su pronta ejecución y contribuyendo al desarrollo descentralizado del país.

El Poder Ejecutivo formuló observaciones a la autógrafa de ley, específicamente respecto a cuatro de los veinte literales recogidos en la fórmula legal, al considerar que desnaturalizaba el carácter declarativo de la ley y colisiona con las funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Sistema de Inversiones Públicas y supone una interferencia con proyectos priorizados y ejecutados.

Por tal razón, la nueva fórmula legal reformula los literales para enfocarse en el objetivo general sin especificar el tipo de intervención. Los alinea con proyectos ya viables que cuenten con código único de inversión, incluyen tramos ya ejecutados y se centran en los tramos con estudios en curso. Unifica proyectos bajo un enfoque integral e incorpora los CUI de proyectos ya priorizados.

En consecuencia, el predictamen puesto a debate atiende al 100% las observaciones del Ejecutivo. La Comisión acepta las observaciones del Poder Ejecutivo, lo que se materializa en una modificación del texto original de la autógrafa para conciliar los enfoques y objetivos de ambos poderes del Estado para asegurar la viabilidad de la ley que se propone.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Por ello, se recomienda la aprobación de este dictamen de allanamiento.

Se les ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas.

El SECRETARIO TÉCNICO.— No hay requerimientos de intervenciones, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, señor secretario técnico.

Solamente nos queda proceder a la votación.

El SECRETARIO TÉCNICO pasa lista para la votación nominal:

Se va a votar el dictamen de allanamiento recaído en la autógrafa de ley de los proyectos de ley 6914, 6926, 6929, 6933, 6968, 6999, 7113, 7118, 7283, 7324, 7346, 7441, 7564, 7565, 7568 y 7713 que proponen una ley que declara de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos y obras de infraestructura en los departamentos de Apurímac, Ayacucho, Cusco, Huancavelica, Junín, La Libertad, Lima, Loreto, Madre de Dios, Pasco, Piura, Puno y Tumbes.

Congresista Portero López.

La señora PORTERO LÓPEZ (AP).— Congresista Portero López, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Ruiz Rodríguez.

A favor, vía Chat.

Congresista Chacón Trujillo (); congresista Acuña Peralta (); congresista Bellido Ugarte (); congresista Doroteo Carbajo.

El señor DOROTEO CARBAJO (AP).— A favor, señor secretario técnico.

El SECRETARIO TÉCNICO.— El congresista Doroteo Carbajo, ¿a favor?

El señor DOROTEO CARBAJO (AP).— Conforme, señor secretario, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Ya, bien.

El congresista Guido Bellido está consignando su asistencia, perdón, su voto a favor, vía chat.

También se registra el voto a favor del congresista Doroteo Carbajo.

Congresista Echeverría Rodríguez ().

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Señor secretario, congresista Chacón, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme. Se le está consignando su voto, congresista Chacón.

Congresista Echeverría Rodríguez (); congresista Espinoza Vargas ().

Congresista Acuña está votando a favor vía Chat.

Congresista Flores Ramírez también está votando a favor.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Infantes Castañeda, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme, congresista, se le está consignando su voto a favor.

Congresista Echeverría Rodríguez (); congresista Espinoza Vargas (); congresista López Morales.

A favor, congresista López Morales.

Congresista Montalvo Cubas (); congresista Olivos Martínez (); congresista Parides Fonseca.

Vía chat está consignando su voto a favor la congresista Paredes Fonseca.

Congresista Portalatino Ávalos.

Está votando a favor vía chat.

Congresista Trigozo Reátegui.

A favor, congresista Trigozo Reategui, vía chat.

Congresista Valer Pinto (); congresista Zeballos Aponte ().

Segundo llamado:

Congresista Echeverría Rodríguez.

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— Congresista Echeverría, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme.

Congresista Espinoza Vargas (); congresista Montalvo Cubas (); congresista Olivos Martínez (); congresista Valer Pinto (); congresista Zeballos Aponte ().

DOCUMENTO DE TRABAJO

El resultado de la votación: trece votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención. Es por unanimidad.

La señora PRESIDENTA.— El dictamen de allanamiento recaído en la autógrafa de ley de los proyectos de ley 6914, 6926, 6929, 6933, 6968, 6999, 7113, 7118, 7283, 7324, 7346, 7441, 7564, 7567, 7568 y 7713 que propone la ley y declara de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos y obras de infraestructura en los departamentos de Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cusco, Huancavelica, Junín, La Libertad, Lima, Loreto, Madre de Dios, Pasco, Piura, Puno y Tumbes. Ha sido aprobado por unanimidad o por mayoría. Por unanimidad.

Gracias.

Como tercer tema del Orden del Día, tenemos el debate del predictamen recaído en el proyecto de ley 3852/2022, presentado por el congresista Luis Ángel Aragón Carreño del Grupo Parlamentario Acción Popular, que propone una ley de reactivación del transporte aeronáutico.

El proyecto de ley tiene por objeto la reactivación del transporte aéreo mediante la implementación de un régimen de aplazamiento y fraccionamiento para las deudas tributarias administradas por la SUNAT y por Essalud, con la finalidad de mitigar los efectos de las restricciones impuestas durante la pandemia por COVID-19.

En la exposición de motivos, se apunta información sobre la caída del tráfico aéreo en 2020 y su recuperación en 2021. También enfatiza que los problemas de liquidez en el sector han dificultado el pago de tributos y que la exigencia de garantías, según el artículo 36 del Código Tributario, ha sido un obstáculo para que las aerolíneas accedan a beneficios tributarios.

Después del estudio realizado, se ha podido corregir que el proyecto de ley no resulta necesario, viable y oportuno por las siguientes razones.

El escenario actual no es el mismo para el cual fue pensada la medida propuesta, toda vez que el sector económico y el transporte aéreo en el Perú han experimentado una recuperación progresiva tras la crisis del 2020 al 2021.

La economía mostró un efecto rebote con un crecimiento del 13.3%, impulsado por la flexibilización de restricciones, la vacunación y el incremento de la inversión privada en el 2022. La expansión continua con un avance del 2.7%; la SUNAT reportó un crecimiento de ventas en el sector aéreo con un aumento interanual del 465.1% en enero 2023.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Además, según los datos actualizados, el 2025 proporcionado por CORPAC, el movimiento de pasajeros en aeropuertos peruanos ha superado los niveles de prepandemia. En el primer trimestre de 2025, 10.007 millones de pasajeros se movilizaron por los aeropuertos del país, lo que representa un 7.4% más que en el mismo periodo de 2024 y un 15.5% más respecto al 2019, previo al impacto de la pandemia.

Actualmente, con la legislación vigente, las empresas del sector aeronáutico tienen la posibilidad de acogerse a lo establecido en el artículo 36 del Código Tributario, que les permite solicitar el aplazamiento y/o fraccionamiento de sus deudas tributarias, beneficiándose de un plazo más amplio y de una tasa de interés moratorio más baja.

Durante la pandemia del COVID-19 se implementaron diversas medidas de alivio tributario dirigido a mitigar el impacto económico ocasionado por la emergencia sanitaria, beneficiando empresas de distintos tamaños y sectores, incluyendo las de transporte aéreo. **(3)**

Así, tanto el Decreto Legislativo 1487 como la Ley 31103 establecieron regímenes de aplazamiento y/o fraccionamiento de las deudas tributarias administradas por la SUNAT, que constituyen ingresos del tesoro público o de Essalud, a fin de mitigar el impacto en la economía nacional de las medidas de aislamiento e inmovilización social obligatoria dispuesta en la Declaratoria de Estado de Emergencia Nacional.

En ese contexto, el proyecto de ley propone aprobar REAF aéreo con requisitos y condiciones que en su mayor parte son similares a los regímenes de fraccionamiento antes mencionados y que cumplieron su objetivo en su momento.

La propuesta implicaría un costo fiscal aproximado de 541 000 millones en un contexto en el que, en el segundo trimestre del 2024, la deuda acumulada por incumplimiento en el pago de aportaciones a Essalud asciende aproximadamente a 5 millones 373 000 millones.

No obstante, la medida no contempla mecanismos que aseguren la recuperación de la deuda en caso de que no se cumpla con el requisito de falta de liquidez, lo que deja abierta la posibilidad de que la empresa deudora entre en proceso de cierre o cesación de actividades en el futuro sin que se pueda cobrar la deuda.

Por otro lado, no existe evidencia concreta que demuestre que las empresas de transporte aéreo estén enfrentando dificultades financieras o tengan deudas tributarias superiores a 100 UIT, que les impida representar cartas fianzas a favor de la SUNAT para asegurar el pago de dichas deudas o que no cuenten con otra

DOCUMENTO DE TRABAJO

forma de garantía, como hipotecas o que sus bienes ya estén embargados a favor de la SUNAT.

Además, el proyecto de ley no obliga a las empresas a acreditar una situación de falta de liquidez o una reducción en sus ingresos, ni establece un umbral de ingresos netos anuales del último ejercicio como criterio para justificar el acceso al beneficio, a diferencia de lo contemplado en anteriores programas especiales de fraccionamiento.

De otro lado, respecto a la materia de fondo del proyecto de ley, tal como se ha podido evidenciar, el contenido del proyecto de ley versa en materias económicas financieras, específicamente sobre la implementación de un régimen de aplazamiento y fraccionamiento para las deudas tributarias administrativas por la SUNAT y por Essalud.

Aun cuando la medida se aplicaría a las empresas del sector aeronáutico, ello no implica que la naturaleza de las medidas corresponda a las materias de competencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, toda vez que el análisis de fondo versa en transportes y comunicaciones, toda vez que el Código Tributario tiene medidas complementarias con principios generales, instituciones y procedimientos y normas y ordenamiento jurídico tributario; estas materias no están contempladas en el Plan de Trabajo del periodo anual de sesiones 2024-2025 de la Comisión de Transporte y Comunicaciones.

En tal sentido, a fin de no invadir competencias en la materia de estudios, análisis y decisiones que corresponden por especialidad a otras comisiones ordinarias, considerando que es deber de esta comisión concentrar sus esfuerzos en dictaminar los temas que corresponden a las materias de su competencia, resulta pertinente aplicar la figura reglamentaria de la inhibición regulada en el literal c) del inciso 6) del artículo 70 del Reglamento del Congreso, que señala que la inhibición de la comisión procede por no tener competencias en la materia de la proposición.

Por estas razones, la comisión recomienda este dictamen de inhibición por contener materia tributaria de contribución a Essalud.

Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas.

El SECRETARIO TÉCNICO.— No hay requerimientos de intervenciones, presidenta.

Vamos a someter al voto la aprobación del dictamen de inhibición, señor secretario técnico.

El SECRETARIO TÉCNICO pasa lista para la votación nominal:

DOCUMENTO DE TRABAJO

Voy a proceder a la votación del dictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley 3852 que propone la ley de reactivación del transporte aeronáutico.

Congresista Portero López.

La señora PORTERO LÓPEZ (AP).— Congresista Portero López, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Ruiz Rodríguez ().

La congresista Acuña Peralta está manifestando su voto a favor; lo mismo que la congresista Ruiz Rodríguez, vía chat.

Congresista Chacón Trujillo.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Chacón Trujillo, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme. Se le está consignando su voto.

Congresista Bellido Ugarte ().

La congresista Karol Paredes está consignando su voto a favor, vía chat.

Congresista Bellido Ugarte (); congresista Doroteo Carbajo (); congresista Echeverría Rodríguez ().

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

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme.

Se le está consignando su voto; lo mismo al congresista Echeverría, que es a favor.

Congresista Doroteo Carbajo (); congresista Espinoza Vargas (); congresista Flores Ramírez (); congresista Infantes Castañeda ().

Flores Ramírez está consignando su voto a favor.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Infantes Castañeda, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme. Se le está consignando su voto a favor. Congresista Infantes y congresista Ramírez.

Hay un cambio de voto del congresista Echeverría Rodríguez; cambia su voto a favor por abstención. Se le está considerando su voto por abstención.

Congresista López Morales.

Está consignando su voto a favor, vía chat.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Congresista Montalvo Cubas (); congresista Olivos Martínez (); congresista Portalatino Ávalos.

Su voto es a favor, vía chat.

Congresista Trigozo Reátegui.

Su voto es a favor, vía chat.

Congresista Valer Pinto (); congresista Zeballos Aponte ().

Congresista Valer Pinto, a favor, vía chat.

Congresista Zeballos Aponte ().

Segundo llamado:

Congresista Doroteo Carbajo ().

Congresista Zeballos Aponte, su voto es a favor, vía chat.

Congresista Doroteo Carbajo (); congresista Espinoza Vargas (); congresista Montalvo Cubas (); congresista Olivos Martínez ().

Resultado de la votación: trece votos a favor...

El Congresista Doroteo Carbajo está emitiendo su voto... disculpe, congresista, puede volver a repetir su voto.

A favor. Correcto.

El resultado de la votación es: catorce votos a favor, ningún voto en contra y una abstención.

Se está considerando su voto, congresista Doroteo.

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— Señor secretario, el congresista Echeverría, ¿puedo cambiar mi voto a favor?

El SECRETARIO TÉCNICO.— Su voto era a favor y lo cambiaron por abstención.

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— A favor, por favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— A favor; vuelve a cambiar su voto. Okay.

El resultado de la votación, si es que no hay otra emisión de voto, es de quince votos a favor, ningún voto en contra y ninguna abstención. Es por unanimidad.

La señora PRESIDENTA.— El dictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley 3852/2022-CR, que propone una ley de reactivación del transporte aeronáutico, ha sido aprobado por unanimidad.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Como cuarto tema del Orden del Día, tenemos el debate del predictamen de insistencia recaído en la autógrafa de ley que aprobó la ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción, mejora, modernización, ampliación o repotenciación de los aeropuertos en todo el territorio nacional para promover el desarrollo económico de los departamentos y fortalecer la conectividad nacional, el turismo y la descentralización del transporte aéreo, recaído en los proyectos de ley 7907/2023, 8240, 8392, 8531, 9352.

Pero aquí ha habido un pequeño problema. Se han recibido diversas solicitudes para estudiar adicionalmente algunos de los proyectos de ley de este predictamen.

Por lo tanto, ya que la comisión es una comisión que escuche de puertas abiertas en bien de todos y no se prioriza ni se pone a hacer las cosas al lado que no sean de todos nuestros pueblos, estos proyectos retornan a comisión para su evaluación y se posterga el debate para otra sesión.

Pido la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar lo acordado en este momento.

Señor secretario, si no hay oposición, se da por aprobada.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Presidenta, no hay ninguna observación a través del chat de la sesión.

La señora PRESIDENTA.— No habiendo oposición, se da por aprobada la dispensa.

Y antes de iniciar con los informes agendados en el Orden del Día, les comunico la metodología a seguir. Primero, expondrán todos los invitados y, al término de sus exposiciones, se abre una ronda de intervenciones y preguntas, luego de lo cual los expositores podrán responder a los que han intervenido.

Como quinto tema del Orden del Día tenemos el informe del ministro de Transportes y Comunicaciones sobre lo solicitado con el Oficio 2400, pero me dicen que no ha llegado ni el ministro ni el viceministro.

No pudiendo asistir el ministro de Transporte y Comunicaciones ni el viceministro de Transportes, se les invita nuevamente; se les invitará para que informe lo solicitado, quedando a la espera de su respuesta por escrito a los requerimientos formulados con el Oficio 2311, agradeciendo a los funcionarios y delegados asistentes, pero esta comisión se respeta, señores, y las respuestas se tienen que dar de las personas que se les ha citado.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Como sexto tema del Orden del Día, tenemos el informe de Lima Airport Partners, sobre lo solicitado con el Oficio 2401, referido al cobro de la nueva tarifa unificada de uso de aeropuertos (TUUA), para los pasajeros en transferencia que usen el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC) y la justificación técnica y económica que dio origen a la Sexta Adenda al Contrato de Concesión del AIJC, suscrita el 8 de marzo de 2013, y las posteriores resoluciones de la Presidencia del OSITRAN.

Le damos la bienvenida al representante de Lima Airport Partners y agradecemos por su participación y se le ofrece el uso de la palabra por diez minutos.

Muchas gracias.

El REPRESENTANTE DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., señor Juan Marcos Venegas Ratto.— Buenas tardes, señora presidenta, y buenas tardes a todos.

Vamos a hacer una breve introducción primero sobre lo que es la tarifa de uso de aeropuerto de salida de Lima. La tarifa de uso de aeropuerto de salida de Lima es aquella que pagamos todos los usuarios que salimos de Lima y nos dirigimos a algún destino, sea exterior o al interior del país.

Existe la TUUA nacional para vuelos domésticos y la TUUA internacional para vuelos internacionales. Respecto a las tarifas de salida, una se encuentra en 30.86 dólares, la TUUA internacional con IGV, y la TUUA nacional en 12.4 dólares.

De ahí nosotros tenemos que pagar el IGV y, en el caso de la TUUA internacional, le tenemos que transferir a CORPAC el 20% y del saldo le transferimos al Estado el 46%. 46.5. En el caso de la TUUA nacional no hay una transferencia a CORPAC, pero sí le transferimos al Estado el 46.511%.

Nosotros nos quedamos con una tarifa en el caso de Internacional, que es de 30.86; nos quedamos con 11.19 dólares, es decir, casi la tercera parte.

En el caso de la TUUA nacional, que es de 12 dólares, nos quedamos con 5.6 dólares para hacer frente a todas nuestras operaciones, pagar inversiones, costos operativos, mantenimiento, etcétera.

Ahora sí pasamos a la TUUA de transferencia. Respecto de la TUUA de transferencia internacional, es aquel pasajero que usa las instalaciones del aeropuerto, pero que tiene como origen un país distinto al Perú; para en Lima, para hacer uso de nuestras instalaciones y hacer conexión, cambiar de aeronave y dirigirse a otro destino, como por ejemplo un pasajero de Buenos Aires que para en Lima, cambia de avión y se va a Miami.

DOCUMENTO DE TRABAJO

En el caso de la TUUA de transferencia nacional es similar, pero con un pasajero que origina en Tumbes, para en Lima y se va a Cusco; usa el aeropuerto de Lima como conexión para cambiar de una aeronave a otra. El servicio de la TUUA de transferencia, el de salida de Lima, tiene 32 servicios. **(4)**

En el caso de las TUUA de transferencia, como no sale al área pública, hay servicios que no se brindan. Solamente se brindan 26 servicios de los 32. Entre ellos damos salas de embarque, transferencia de equipajes, servicios higiénicos, seguridad, salas protocolares; hay un listado que está en la pantalla, sistemas de sonido, señalización vertical, circuito cerrado de televisión, etc. Es una serie de servicios que nosotros brindamos, en los que hemos invertido y que además les damos mantenimiento y operamos todos los meses.

Aquí estamos presentando unas imágenes de algunos de los servicios. Por ejemplo, podemos ver las máquinas de rayos X que son de última tecnología que hemos adquirido; igualmente podemos apreciar las salas de embarque que, obviamente, tienen las butacas, tienen sistema de información, etcétera.

También es importante señalar que los pasajeros en transferencia no sólo utilizan las áreas comunes; las salas de embarque, por ejemplo, son áreas comunes, sino que también le hemos puesto a su disposición áreas exclusivas.

Por ejemplo, el pasajero internacional, una vez que usa las áreas comunes, pasa a un área exclusiva donde tienen específicamente para ellos máquinas de rayos X que han sido compradas únicamente para ellos; tienen ascensores, escaleras eléctricas, sistemas de información. Luego que pasan por estas máquinas de rayos X, vuelven a las áreas comunes para embarcarse en otro vuelo.

Aquí hay otras fotos.

Pasa.

De los pasadizos, por ejemplo, el sistema de iluminación, aire acondicionado, que es parte de los servicios que se brinda. Podemos ver a la derecha el sistema de despacho y distribución de equipajes, que es algo que el pasajero no ve, pero son siete kilómetros de fajas que hay y que es el corazón realmente de la terminal.

Los pasajeros de transferencia también; las maletas tienen que ser bajadas del avión, puestas en este sistema para que pasen máquinas de rayos X y luego transferidas a la siguiente aeronave.

Luego tenemos fotos del área exclusiva; me parece que ese es internacional, y también mostramos el sistema de iluminación y señalización horizontal.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Ahí hay una foto, por ejemplo, de los servicios higiénicos. Tenemos más fotos de las señaléticas que hay por todo el aeropuerto.

Ahora vamos a ver un video que es corto, pero que también resume con bastante claridad lo que es el pasajero en transferencia.

No hay volumen.

Pero en realidad, lo que explica el video: un joven explica cómo es el uso y el pago de la TUUA de transferencia.

Lo que se dice también, porque ha habido bastante confusión, es que se cree que el pasajero que sale desde Lima y que paga sus 30 dólares como TUUA de salida va a pagar también esta TUUA de conexión, lo cual no es correcto.

La TUA de conexión solamente la paga el que viene de un aeropuerto distinto, usa el Aeropuerto Jorge Chávez como punto de conexión y se va a otro. Es decir, nosotros los que estamos en esta sala, el día que salgamos de viaje, solamente vamos a pagar nuestra TUUA de salida; no es que se nos duplique con una TUUA.

Vamos a esperar a que acabe el vídeo, pero justamente es eso.

El pasajero de transferencia tampoco es que tenga que pagar la TUUA de salida de acá de 30 dólares; solamente paga su TUUA de transferencia.

Seguimos.

También nosotros tenemos un benchmarking que habíamos hecho; habíamos solicitado a una empresa LG, que es una consultora de suma importancia de Londres, para que nos realice un benchmarking sobre las TUUAS de transferencia doméstica o las TUUAS de transferencia internacional.

Y en el caso de la TUUA de transferencia doméstica, la tendencia global de todos los *hub* es que se cobre la totalidad de la TUUA de salida. Es decir, no es que haya una tarifa menor como la que nosotros estamos o aplicaríamos, que por ejemplo es de 8 dólares, incluido IGV, para TUUA doméstica, sino que en el caso de los *hub* internacionales se suele aplicar la TUUA completa de salida, que es la que tenemos acá, que en este caso es de 12 dólares. Pero bueno, eso es lo que dicen los estudios, que hay una tendencia global a cobrar el 100% de la tasa de salida a origen-destino.

En el caso de Latinoamérica, la media que se está cobrando es de 4.3 dólares, en Estados Unidos de 15 dólares y en Europa de casi 39 dólares. En Estados Unidos, Latinoamérica, excepto Bogotá y

DOCUMENTO DE TRABAJO

México, y además en Frankfurt, se cobra la totalidad; incluso más, se cobra 120% de las tarifas de salida a los pasajeros de conexión Dom-Dom.

En Brasil, al pasajero de conexión se le cobra la tasa de embarque de origen-destino normal y a la aerolínea una tasa de conexión. Por eso es que, en el caso de Brasil, sale como 140% por encima de la tasa de salida de acá.

En los aeropuertos de Europa, por ejemplo, como el de Heathrow o el de Hong Kong, se aplican tasas menores a la de Dom-Dom; representa alrededor del 40 al 60% de la tasa de origen-destino.

En el caso de Panamá y Santiago, por ejemplo, acá en Latinoamérica se cobra el 100% de la tarifa de salida doméstica. En México, Bogotá y Lima, como lo habíamos mencionado, no se cobra esta tasa. En Lima no se cobra por el momento, pero ya ha sido fijada en 7 dólares sin IGV y con IGV 8 dólares 34.

Ese es el gráfico que se muestra; por un lado, el gráfico de arriba muestra las TUUA, las tarifas en conexión Dom-Dom y, debajo, muestra el porcentaje respecto a la tarifa de salida del aeropuerto.

Estamos viendo, por ejemplo, que en Atlanta se cobra la misma tasa del 100%, en Miami también, en Brasil se cobra 133% y 146%, por ejemplo; en Santiago de Chile 100%, en Panamá también 100%. Nosotros cobramos 8 dólares de una tarifa completa que es de 12 dólares, casi 60, 65%.

Pasamos.

En el caso de la tarifa de transferencia internacional, en los principales *hub* europeos y de Asia, las tasas que se cobran por conexión están entre un 50 y un 65% de las tasas que cobran en origen-destino, mientras que en Estados Unidos se cobra entre un 30 y un 35%. En Latinoamérica, está mucho más bajo; se cobra entre 0 y 2%, a excepción de Brasil, que cobra 26%. No se cobra en México, Bogotá ni Santiago de Chile.

Es importante hablar de Bogotá porque se menciona mucho que Bogotá no cobra una tarifa en transferencia y en Lima sí se cobraría, pero resulta que en Bogotá la tarifa de salida, los pasajeros que salen de Bogotá, la tarifa es de 75 dólares, sin IGV, mientras que nosotros solamente cobramos 26 dólares. Probablemente, si nosotros cobráramos 76 dólares, no estaríamos acá discutiendo este tema. Los ingresos sobrarían.

Nosotros no hacemos subvenciones. Nosotros, como hemos podido ver en el primer cuadro de los 26 dólares que cobramos de TUUA Internacional, nosotros nos quedamos solamente con 11 dólares y

DOCUMENTO DE TRABAJO

de la TUUA nacional que es 12 dólares, nos quedamos, me parece que con 5 o 6 dólares.

Entonces nosotros ahora que hemos hecho una inversión para los pasajeros en transferencia y en conexión y que hemos hecho un diseño que contempla a estos pasajeros, obviamente tenemos que recuperar esa inversión y los costos operativos.

Seguimos.

Acá igual el gráfico que muestra que hay países como en Norteamérica, en Estados Unidos, que cobra el 30% de la tarifa de origen-destino, y en Europa está entre 45 y 60%.

Pasamos.

Este es otro gráfico que muestra la importancia de la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez para el país y para el gobierno, porque muestra que hasta lo que va a la fecha nosotros hemos distribuido 3500 millones de dólares al Estado Peruano en retribución y en las transferencias que hemos hecho a CORPAC.

De ese monto muy poco es en IGV, pero también ahí está mostrado, y para los próximos años que restan de la concesión se espera que vamos a transferir 8 mil millones de dólares.

La ASESORA LEGAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., señora María Elena Reaño Bastante.— Buenas tardes con todos.

A continuación, voy a comentar la parte, digamos, legal y contractual que nos faculta y nos da el derecho del cobro.

La señora PRESIDENTA.— ¿Me puede decir, por favor, quién es? ¿Qué cargo sustenta? Por favor.

La ASESORA LEGAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., señora María Elena Reaño Bastante.— Sí, claro que sí.

Mi nombre es Marielena Reaño. Yo soy líder de Asuntos Legales Regulatorios de LAP. Buenas tardes.

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra.

La ASESORA LEGAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., señora María Elena Reaño Bastante.— Muchas gracias.

Como les comentaba, yo voy a comentar un poco la parte legal y contractual que nos da el derecho para el cobro de la TUUA de transferencia.

Es importante tener en cuenta, porque se ha hablado mucho de que el derecho no viene desde el inicio a la concesión; sin embargo, cuando Lima Airport hace su propuesta para participar en la

DOCUMENTO DE TRABAJO

licitación para la firma del contrato de concesión, sí incluyó como cobro esta tarifa de transferencia a los pasajeros.

Otro tema importante es que el propio contrato de concesión original estableció que no existía o no se podía exceptuar del cobro de la TUUA a ningún pasajero que utilizara el aeropuerto. Luego viene la Adenda 6 al contrato de concesión que también ha sido muy comentada, esto fue en el 2013, y luego voy a especificar un poco la finalidad de esta adenda en donde sí, finalmente, se estableció de manera expresa esta posibilidad.

Siguiente, por favor.

Un tema importante antes de ver el texto de la adenda es que el objeto de la misma no solamente tuvo, digamos, la finalidad de incluir o formalizar este derecho; como pueden ver, el propio objeto de la adenda señala que la finalidad es establecer el cumplimiento de las obligaciones del Estado Peruano de la entrega de los terrenos para realizar el proyecto de ampliación, que hasta ese momento no se había cumplido y que, como todos sabemos, se finalizó en el 2018.

Adicionalmente, la finalidad de esta Adenda 6 era poder especificar algunos temas operativos en esta adenda, formalizarlos y también algunas especificaciones y definiciones que no estaban claras en el contrato de concesión para realizar el endeudamiento para la ejecución del proyecto. Es decir, definiciones que eran necesarias para obtener el endeudamiento garantizado permitido, lo cual es una de las causales establecidas en el contrato de concesión vigente en esa época para celebrar adendas.

Y evidentemente también tenía como objeto formalizar el derecho de Lima Airport para cobrar la TUUA de transferencia a los pasajeros; como comento, es una formalización de un derecho que nosotros tuvimos desde la firma del contrato de concesión. **(5)**

Y finalmente, en la siguiente diapositiva ustedes pueden visualizar cual es el texto del contrato de concesión luego de la firma de la adenda.

En el anexo 5 se estableció en el último párrafo que, para el caso de los pasajeros de transferencia, se aplica la TUUA en base a los procedimientos aplicables en el contrato y en las normas vigentes, que básicamente son las normas que aprueba Ositran en lo que se regula los procedimientos tarifarios.

Y eso es importante que quede claro, porque la tarifa de transferencia que va a cobrarla ha sido, si bien siendo propuesta por nosotros, ha sido definida por Ositran en cumplimiento del contrato de concesión y en cumplimiento de la normativa. ¿Que establece esto? Que el procedimiento tarifario es un

DOCUMENTO DE TRABAJO

procedimiento transparente; se realizaron audiencias públicas en donde pudieron participar todos los usuarios que tuvieran interés en el cobro de esta tarifa.

Y, yendo específicamente a la cláusula que regula el cobro de la tarifa, como ustedes pueden ver, se establece que la TUUA para los pasajeros de transferencia debe cumplir con las disposiciones del contrato de concesión y debe ser cobrada desde el inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros.

Es por eso que se ha establecido que, digamos formalmente, aplica el cobro de la TUA de transferencia desde el 1 de junio del 2025.

Con esto, doy por finalizada la exposición y quedamos atentos a cualquier consulta que pudiesen tener.

La señora PRESIDENTA.- Muchas gracias, doctora.

Como séptimo tema del Orden del Día, no sin antes darle la bienvenida, a nuestro colega de la bancada de Acción Popular, Wilson Soto, quien está con nosotros acompañando porque también tiene muchas interrogantes.

Como sétimo tema del Orden del Día, tenemos el informe de Ositran sobre lo solicitado con el oficio 2402-2024-2025, referido al cobro de la nueva Tarifa unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA), para los pasajeros en transferencia que usen el nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez, la sexta adenda de contrato de concesión suscrita el 8 de marzo de 2013 como fuente legal de las Resoluciones de Presidencia de Ositran que aprueban el cobro de una nueva TUUA por pasajeros en transferencia, sustentando la justificación legal, técnica y económica.

Le damos la bienvenida a la señora Verónica Zambrano Copello, presidenta ejecutiva de Ositran, así como a sus funcionarios que la acompañan hoy.

Le agradezco por su participación, tiene el uso de la palabra hasta por 20 minutos.

Muchas gracias. Bienvenida, doctora.

La PRESIDENTA EJECUTIVA DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.- Gracias, señora presidente.

Con su venia, el contenido de esta presentación tiene primero, un marco conceptual; luego, las respuestas a preguntas legales formuladas por el oficio que nos hicieron llegar; y, luego las respuestas a las preguntas económicas formuladas por el mismo oficio, que van a ser resueltas por el señor Ricardo Quesada, que es nuestro gerente de regulación.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Bueno, el marco conceptual de este tema es, básicamente el contrato de concesión.

El contrato de concesión fue suscrito el 14 de febrero del año 2001. En este contrato se establecían cuáles eran las políticas de tarifas en el anexo 5 y, efectivamente, se habitaba una... la conceptualización de lo que era la tarifa unificada de uso de aeropuerto, la TUUA. Allí se identifica que la TUUA podía ser de pasajero embarcado de vuelo internacional o de pasajero embarcado en vuelo nacional.

En el año 2004, sucede que el App solicita que también se consideren a los pasajeros de transferencia que, en aquella época, estaban dentro del 15%. Para identificar si el pasajero en transferencia era o no un pasajero embarcado, Ositrán dio una interpretación. Esa interpretación del año 2004 lo que sostiene es que el contrato no preveía específicamente una TUUA de transferencia, sino solamente una TUUA internacional y nacional; sin embargo, sobre las referencias del pasajero embarcado y que era de transferencia, debía o no pagar una TUUA, se estableció que eso requería una modificación contractual, puesto que, si bien es cierto, no eran pasajeros considerados como origen internacional o nacional, si eran pasajeros que generaban una serie, digamos, de servicios dentro del recinto aeroportuario, motivo por el cual, dado que no existía una tarifa específica, era necesario que hubiera una modificación contractual que así lo estableciera.

Es así que en el año 2013, se da la adenda número 6, de las cuales ya han comentado las personas que me han antecedido en la exposición, y allí se agrega el párrafo que, de alguna manera, Ositrán había considerado era necesario si es que se quería hacer este cobro.

En ese párrafo se establece que la TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se presten y que estuvieran indicados en el apéndice 1, con lo cual se establece claramente que solamente se les cobraría aquellos servicios que estos pasajeros de transferencia utilizarán.

Esta adenda es suscrita entre el MTC y LAP, el 8 de marzo de 2013, es publicada en El Peruano el 9 de marzo de 2013, con la resolución viceministerial que lo aprueba y permanece colgada actualmente hasta la fecha en todas las páginas web de Proinversión, del MTC y también de Ositrán.

Por tanto, esta adenda es una adenda que goza de, primero, un procedimiento adecuado en lo que ha venido siendo la tramitología de adenda que se sigue para modificar los contratos; y, adicionalmente, también goza de publicidad. Y pongo énfasis en esos dos temas porque, en algún momento, se ha dado a entender

DOCUMENTO DE TRABAJO

que esta es una adenda que ha salido de la noche a la mañana sin ningún tipo de formalidad, y eso no es verdad.

El marco legal tiene que ver con la función reguladora de Ositran para poder fijar ese tipo de tarifas. Nosotros, una vez que el contrato establece una tarifa, como órgano regulador, tenemos que fijarla estableciendo, siguiendo los procedimientos que están establecidos dentro de la misma organización.

¿Cuál es el procedimiento? Se da inicio. Aquí tenemos cómo es que ha sido este procedimiento en el caso de la TUUA de transferencia.

Se da inicio el 6 de junio del año pasado, 2024. Luego, la App presenta una propuesta tarifaria el 6 de septiembre de 2024. Esa propuesta tarifaria va a dar lugar a una propuesta tarifaria del regulador, que se da el 30 de enero de este año, el 2025, es vista en Consejo de Usuarios el 7 de febrero del 2025.

Cuando es publicada en enero del 2025, se establece la posibilidad de que todos los interesados presenten sus opiniones y comentarios durante 15 días, que luego van a ser materia de análisis por los funcionarios de Ositran, a efectos de ver cuáles se aceptan y cuáles no.

Luego, finalmente, aprobamos la tarifa el 28 de marzo del 2025 y esa es la tarifa que finalmente se publica, sale publicada justo el 30 de marzo del 2025, porque debía entrar en función, a regir justamente en la fecha en que iniciaba operaciones el aeropuerto, el nuevo terminal.

En cuanto a procedimientos tarifarios que se ha seguido en el Consejo Directivo, que ese ha sido también otro tema, el Ositran está conformado por miembros, el quórum para sesionar debe ser de 3 miembros.

Desde el 23 de octubre del 2023, no se cuenta con quórum para sesionar. Sin embargo, tenemos una norma que se aplica en los casos en los que no hay quórum, que es el artículo 9 del ROF de Ositran, que es un decreto supremo, y en esa norma se establece que por medidas de emergencia se pueden aprobar todos aquellos aspectos que corresponderían originalmente ser aprobados por el Consejo Directivo y que cuya, digamos, retardo de decisiones pudiera generar alguna consecuencia negativa tanto para la institución como para, el Estado.

Dado que no hay una definición de emergencia, nosotros hemos considerado que es emergencia, todo aquello que de no ser aprobado en su oportunidad podría generar algún tipo de consecuencia para el Estado peruano o para nuestra organización.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Voy a proceder a responder las preguntas que se han formulado mediante este oficio, las preguntas en la parte legal.

La pregunta número uno es ¿cómo se justifica el cobro de un TUUA a los pasajeros de transferencia? Cuando el mismo Ositran señaló, mediante memorándum conjunto 056-2025, que desde el 23 de octubre no cuenta con cuórum necesario para que el Consejo Directivo sesione; y si, a pesar de esto, sólo con lo dispuesto en el artículo 10 del artículo 9 del argumento ROF, puede la presidencia ejecutiva aprobar normas.

Justamente, es un poco lo que acabo de explicar y que tiene que ver con el artículo 9 del ROF, que es el Decreto Supremo 012-2015.

Ese artículo lo que señala es que la presidencia ejecutiva puede adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponde conocer al Consejo Directivo, es decir, no son medidas de emergencia sobre temas que no correspondan, sino sobre temas que corresponden al Consejo Directivo. ¿Qué corresponde al Consejo Directivo? Entre muchos otros temas, corresponde aprobar el tema de tarifas.

Entonces, si bien el procedimiento se llevó a cabo de manera regular dentro de los plazos indicados, el día que tenía que entrar a regir esta tarifa era el 30 de marzo del 2025, todavía no se contaba con cuórum.

El 28 de marzo se tomó la decisión de aprobar para que pueda ser publicado el 29 en El Peruano y entrar a regir el 30 de marzo del 2025.

De no haber entrado a regir esa tarifa el 30 de marzo del 2025, el gobierno peruano estaría en incumplimiento contractual... pues ya existía ese compromiso de la adenda 6, de aprobar esa tarifa cuando entrara a operar el nuevo terminal.

La pregunta 2, es ¿si se informó al Consejo Directivo sobre la resolución de presidencia 021-2025-PD-OSITRAN, antes de su publicación en el diario oficial El Peruano el 2 de febrero de 2025?

A la fecha aún no se cuenta con cuórum en el Consejo Directivo, por tanto, aún no se puede sesionar y lo que mandan nuestras normas es que se informe en la primera sesión que se tenga.

Entonces, cuando tengamos la primera sesión, se van a informar sobre todas las medidas de emergencia adoptadas durante el tiempo que... permanecemos sin cuórum.

La pregunta cuatro, es ¿quién supervisa las acciones a tomar definidas por el Reglamento General de Tarifas de Ositran-Reta?

DOCUMENTO DE TRABAJO

Cuando fija, revisa, regula y ahora aplica adendas para la prestación de servicios derivados de la explotación del uso de infraestructura de transporte de uso público, particularmente en el caso de las adendas para el cobro adicional de los TUUA establecidos como el uso del nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez.

Bueno, nosotros como organismo técnico tenemos autonomía, pero las decisiones pueden ser reconsideradas.

Los procedimientos tarifarios también son participativos. Actualmente, tenemos un proceso de reconsideración de la tarifa que hemos establecido, que está en curso, y que incluso de no ser conformes con la respuesta a ese recurso de reconsideración, pueden ir al Poder Judicial, que serían las vías de revisión.

La pregunta 5, ¿existe norma que exima del TUUA a pasajeros en tránsito por causa de fuerza mayor? ¿Cuál es la norma que regula el cobro de penalidad a la aerolínea o al Lap cuando los pasajeros en tránsito [...] del avión y hagan uso del terminal por causa de fuerza mayor.

En realidad, los pasajeros en tránsito no van a pagar la TUUA de transferencia, solamente lo pagan los pasajeros en transferencia, que son los que desembarcan del avión.

¿Se considera en el contrato de concesión o en alguna adenda la conversión del pasajero en tránsito a pasajero en transferencia por causas ajenas a este? No, no está considerado eso en el contrato de concesión.

¿Se ha considerado que en otros países no se cobra TUUA a pasajeros de transferencia? El nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez aplicará nueva tecnología, inteligencia artificial e incrementará el volumen de sus operaciones. Ello no le generará mayores ingresos, menores costos y mayor rentabilidad.

Entonces, ¿qué compensa el cobro del nuevo TUUA?

Bueno, el TUA de transferencia, como ya hemos explicado, se cobra por mandato contractual, que es la adenda 6 firmada entre el MTC y el App.

Esa tarifa se cobra por los servicios de uso aeroportuario puestos a disposición de los usuarios. El contrato no establece que el cobro pueda estar condicionado a lo que cobren en otros países.

Y el momento de inicio es cuando se inicie las operaciones en el Nuevo terminal. Y su razón de ser son los servicios que se brindan a los pasajeros y que van a estar a disposición de ellos cuando hacen una transferencia.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Actualmente, las cifras dicen que pueden llegar a 37.5, por ejemplo, el número de pasajeros, 37% el número de pasajeros embarcados que provienen de transferencia. Entonces, eso significa, por ejemplo, que de una sala de 100 personas que embarcan, de 100 personas que embarcan, 37 son de transferencia. Entonces, esos 37 también hacen servicios de sillas, de baños, de toda la infraestructura.

Entonces, ¿quién paga esos 37, esos servicios? La respuesta es o que lo pagan los otros que no hacen el servicio de transferencia, los otros restantes, o esos 37 van a pagar su servicio. Pero, digamos, es un servicio que sí se está prestando, no es un pago que no se haga por ningún servicio, ese es el tema, digamos, creo, medular acá, más allá de la misma adenda en sí, es la razón de ser del servicio, es que se está pagando por algo que se va a recibir.

La pregunta ocho, ¿cuál es el fundamento legal, técnico y económico para el cobro de la TUUA?

Bueno, ahí otra vez hemos ya indicado que es la adenda 6, son 25 servicios que se ponen a disposición y que están ahí listados: que es el área de embarque, la climatización, el transporte de pasajeros entre terminal y aeronave, iluminación, las comunicaciones, la orientación, etcétera. Todos esos servicios son los que estarían considerados dentro de esta TUUA transferencia.

La pregunta 9, ¿si se ha realizado proyecciones con el número de pasajeros que recibirá el nuevo terminal en los próximos 10 años? Y que si los ingresos se reanudaran por la TUUA, [...] la TUUA de transferencia.

Nosotros hemos utilizado las proyecciones de pasajeros que ya están contenidas en el plan maestro de desarrollo al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el cual considera proyecciones hasta el año 2041. Esas son las proyecciones que han sido utilizadas para la estimación del TUUA de transferencia y que aparecen ahí en la pantalla. **(6)**

La metodología y la tarificación la van a explicar más adelante con detalle, pero está basada en la de costos totalmente distribuidos, con lo cual la tarifa lo que refleja son los costos por el servicio que se puede recibir al tener esta condición de pasajero de transferencia.

La pregunta 10 es ¿cuál es el marco jurídico para emitir adendas al contrato de concesión y acuerdos con Ositran? ¿Qué quórum requieren las sesiones del Consejo Directivo y qué tipo de mayoría? ¿Se cumplieron en el presente caso?

DOCUMENTO DE TRABAJO

Bueno, lo primero que debemos indicar es que Ositran no suscribe los contratos de concesión ni las adendas, solamente las aplica porque su mandato es cumplir los contratos de concesión, no modificarlos, alterarlos ni firmarlos.

Entonces, una vez que el contrato de concesión ya fue firmado por las partes que es concedente y concesionario, lo que le queda a Ositran es hacerlo cumplir.

Para sesionar el cuórum mínimo es la presencia de tres a cinco miembros. O sea, deberían ser tres miembros al menos para que haya cuórum, y esos cuórum se toman por mayoría simple.

En este caso no ha habido cuórum porque no se ha aplicado la norma del cuórum, se ha aplicado la norma de emergencia por falta de cuórum.

La pregunta 12 es, ¿cuál es el factor o método que utiliza el App y que supervisa y fiscaliza Ositran para discriminar un pasajero en transferencia y otro de origen, de tal manera que pueda conocer la composición o estructura del TUUA de pasajeros de origen y pasajeros de transferencia.

Bueno, eso va a figurar al momento que se hace la compra del pasaje. El pasajero de origen tiene un TUUA distinto, porque no va tener que pagar el TUUA de transferencia. Entonces digamos que al mirar el pago de las TUUA se va a poder identificar.

¿Se ha considerado que el nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es el único aeropuerto internacional de gran escala en el Perú y, en consecuencia, es de obligatoria conexión de los vuelos?

Se tiene conocimiento, efectivamente, que el Aeropuerto Jorge Chávez es el principal aeropuerto internacional del país y, por tanto, en muchos casos, es un punto de conexión obligatorio para los vuelos nacionales e internacionales. Sin embargo, la fijación del TUUA no se basa en este rol estratégico del aeropuerto, sino en lo que dispone expresamente el contrato de concesión.

La pregunta 14, es sobre si el actual aeropuerto internacional Jorge Chávez fue inaugurado en el año 1965, y durante ese periodo, no hubo cobro de la TUUA y, posteriormente, sí.

En el año 65 todavía no estaba el contrato de concesión y como ya hemos explicado, el cobro de la TUUA corresponde a lo que señala este contrato en su adenda 6.

Vamos a pasar con su venia a responder las preguntas económicas que han sido formuladas en el mismo oficio.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.- Tiene uso de la palabra su funcionario doctora.

El GERENTE DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS DE OSITRAN, señor Luis Ricardo Quesada Oré.- Muchas gracias, presidenta.

Entonces vamos a dar respuesta a las preguntas económicas presentadas.

La pregunta tres, nos preguntaban sobre los criterios, comentarios o disposiciones legales que se valora propuesta tarifaria regulador en aplicación del artículo 28 del Reta, y que finalmente determina las tarifas que ya se han conversado anteriormente.

Antes de ello, es importante recalcar lo que ya se comentó anteriormente, que es que este procedimiento tarifario es un procedimiento participativo, es decir, sigue un proceso largo, aproximadamente 9 meses, transparente, donde se inicia recibiendo la propuesta de la empresa concesionaria, la cual se evalúa, y sale a discusión pública un documento del regulador.

Este documento, que contiene una propuesta sobre cuál va a ser el monto de las tarifas, es discutido tanto en el Consejo de Usuarios de Aeropuertos, que es donde están reunidos los principales actores y usuarios del sistema, es sometido, además, este documento a una audiencia pública y recepción de comentarios.

Todos los comentarios son analizados y tenemos la obligación de responder cada uno de ellos, y eso se hace en el informe final donde, finalmente, se aprueba la tarifa. Esta tarifa, como comentó la presidenta Zambrano, se ha calculado, en base a una metodología prevista en el reglamento de tarifas del Ositran.

¿Cuál es esta? Es la metodología de costos totalmente distribuidos. ¿Qué incluye esta, o qué implica esta metodología? Implica que nosotros veamos cuáles van a ser los costos directos e indirectos del servicio, veamos cuáles van a ser los ingresos que se van a proyectar, recibir en un periodo determinado de tiempo y descontarlos al presente para ver que finalmente ingresos y egresos coincidan. Básicamente aquí tienen una pequeña gráfica, lo que establecemos es identificar por un lado a partir de cuál consideramos que va a ser la demanda del servicio, los ingresos que se presentarán en el futuro, analizar los egresos que tendrá el proyecto tanto desde el punto de vista de los costos de operación, los costos de inversión y aquellos impuestos que se puedan incluir, y esto se introduce en un flujo de caja descontado que en un periodo que hemos calculado de 6 años, por ejemplo, no pueda ser descontado.

DOCUMENTO DE TRABAJO

¿Que es lo importante aquí? Que cuando en este flujo se descuenten ingresos y egresos al valor presente, el valor actual neto de los ingresos y egresos tiene que ser cero. Y eso es lo que permite que se logre un equilibrio y que no se generen sobreganancias para la empresa concesional.

Por lo tanto, aquí ustedes pueden ver que esa tarifa de transferencia incorpora los flujos tanto de "*dom-dom-in-in*", esa demanda está basada en el plan maestro que ya se comentó, e introduce tanto servicios operativos como mano de obra, limpieza, mantenimiento y las inversiones que se han realizado.

Y las inversiones tienen que ver, sobre todo, con la infraestructura, con las áreas que son exclusivas para pasajeros de transferencia, ya sea doméstico internacional, para aquellas áreas comunes que van a compartir y aquí todos los costos indirectos que, obviamente atraen o son parte de un proyecto de envergadura que ha tenido el nuevo terminal.

En la pregunta 11 se nos consulta sobre ¿cuál es la fórmula RPI-X que utiliza el Lap para pedir el reajuste de las tarifas, entre las que se encuentra la TUUA, y que, según ello, se aplicaba a las canastas de servicios regulados, precisando que, mediante resolución del Consejo Directivo 8 de 2019, se identificaron las canastas de servicios prestados como aeronaves, pasajeros y cargos.

Esta es básicamente una regulación que antes de la TUUA de transferencia está pensada para todos los servicios regulados que tiene el concesionario. En particular, vemos que entre ellos tenemos, por ejemplo, la TUUA nacional y la TUUA internacional, pero no sólo esas tarifas, sino por ejemplo, la de aterrizaje y despegue y estacionamientos de aeronaves.

Es decir, el concesionario tiene unas tarifas que vienen establecidas en los contratos de concesión, pero además, el contrato de concesión que dice: que esas tarifas se reajustan año a año. En primer lugar, porque hay que mantener o conservar el valor presente del dinero. Y además, porque en el camino se va a incorporar un factor de productividad. ¿Qué es este factor de productividad? Es un factor que lo que busca es analizar qué ganancias en eficiencia ha tenido la empresa y, de esta forma, cómo puede hacer en un siguiente periodo regulatorio, 5 años, incorporadas o trasladadas a los usuarios.

Y esto se aplica, obviamente, a las canastas de servicios que se hayan determinado, fijar por el regulador. Cabe destacar que esta metodología de RPI-X es establecida en el contrato de concesión y no solamente está en las infraestructuras aeroportuarias, sino también en todas las infraestructuras portuarias del litoral de nuestro país.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Entonces, ¿de dónde viene esta fórmula RPI-X? Esa parte, pues, ya de distintas industrias reguladas, donde lo que se busca es analizar qué tan eficiente es la empresa con respecto a, digamos, la productividad también que puede tener en las variaciones de las principales variables de la economía. Entonces, lo que ustedes están viendo ahí es que el factor de productividad refleja, o analiza, que tanto la industria regulada puede aumentar la productividad más rápidamente que otros sectores de la economía,

Y, por otro lado, analiza los precios de los insumos empleados por esta empresa o industria regulada, ¿cómo crecen en comparación con los precios de los otros insumos que se realizan en la economía?

Entonces, a partir de este factor de productividad, lo que se busca es ver si es que se ha ganado en eficiencias, porque recordemos que los concesionarios cobran una tarifa máxima, se pueden cobrar hasta ese tope, si han ganado eficiencia, ese traslado, esa ganancia en eficiencia en el siguiente periodo regulatorio de 5 años puede ser trasladada a los usuarios.

Entonces, la pregunta 11, perdón para completar la pregunta 11, hay que recordar que las tarifas se ajustan cada año, y tienen vigencia de 12 meses; y que las canastas que se han establecido es una canasta para las aeronaves, donde se incorporan los servicios de aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional y uso de los puentes de embarque.

Además, tenemos una canasta que es la de pasajeros, que están incluidos los servicios por el uso de la TUUA nacional y la TUUA internacional; y otra canasta especializada para los servicios de lo que tiene que ver con carga.

Es decir, lo que te fija el RPI-X es lo máximo que pueden cambiar estas tarifas año tras año. Es decir, si la inflación, por ejemplo, que se mide en Estados Unidos es de 4% y el factor de productividad también es de 4% la resta ya que... las tarifas permanezcan constantes en el siguiente año.

¿Cómo han ido evolucionando las tarifas? Ustedes en este pequeño gráfico pueden ver como ha evolucionado a partir del año 2021, en aplicación de... no solamente la inflación, sino también del factor de productividad.

Como ven, en algunos casos se han dado pequeños incrementos que luego, por aplicación del factor de productividad, han podido disminuir un poco.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Y eso es básicamente las respuestas que tendríamos, señora presidenta, a las preguntas que nos han formulado.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, doctora, y a todos sus funcionarios por estar aquí y seguimos con los temas y luego ya daremos la palabra a nuestros queridos congresistas.

Como octavo tema del Orden del Día, tenemos el informe de la Contraloría General de la República sobre lo solicitado con el oficio número 2404/2024-2025, referido a las acciones realizadas por la Contraloría General de la República respecto a lo solicitado con el oficio 2318-2024-2025, para evaluar la realización de una actividad de control relacionada con la sexta adenda del contrato de concesión de Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y las resoluciones de la presidencia de Ositran, sobre el cobro de una nueva tarifa unificada de uso del Aeropuerto TUUA, para pasajeros en transferencia, tanto nacionales como internacionales.

Le damos la bienvenida, al señor Marco Antonio.. ¿Está? Sí. Argodoña Dueñas, vicecontralor de Control Sectorial y Territorial, así como a su funcionarios, que lo acompañan.

Les agradecemos por su participación. Tiene el uso de la palabra hasta por 15 minutos.

Bienvenido, muchas gracias.

EL VICECONTRALOR DE CONTROL SECTORIAL Y TERRITORIAL DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, señor Marco Antonio Argandoña Dueñas.— Muy buenas tardes. Señora congresista Hilda Portero López, señores congresistas, señores funcionarios de Ositran, e invitados.

Tenemos una presentación, por favor, si nos puede ayudar.

La señora PRESIDENTA.— Por favor, tiene su presentación.

EL VICECONTRALOR DE CONTROL SECTORIAL Y TERRITORIAL DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, señor Marco Antonio Argandoña Dueñas.— Muchas gracias.

Respecto del informe de Contraloría a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Por favor, la siguiente.

Esta es la agenda que vamos a tratar muy brevemente, dado que nos han dado 15 minutos.

El pedido del Congreso, que lo hemos juntado en dos pedidos, está referido a lo que es, si hay una intervención sobre la revisión de los actos administrativos de las resoluciones que

DOCUMENTO DE TRABAJO

han sido emitidas por la Presidenta del Consejo Directivo de Ositran.

Un segundo punto, está referido a la revisión del TUUA por pasajero, por transferencias aprobadas por Ositran.

Un tercer punto, a raíz de vuestra convocatoria, evaluar la realización de una actividad de control realizada con la sexta adenda del contrato de concesión de Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Entonces, lo que la Contraloría, a la fecha, está haciendo recién se encuentra en proceso de recopilación de información, no solamente la información referida a la Adenda 6, sino a las resoluciones emitidas por Ositran. Estamos siendo atendidos, nos están proporcionando la información y aún no tenemos el informe definitivo para emitir.

Lo que yo quería expresarle era que, desde el 2010, hemos hecho una recopilación de información a la interna y hemos podido establecer 28 informes de acciones simultáneas o de control simultáneo, pero esto en relación al contrato. (7)

Respecto a la adenda sexta, no hemos encontrado ningún informe, salvo una veeduría que mencionaba la necesidad de hacer una evaluación económica financiera de la adenda del año 2013. Desde esa fecha, no hemos podido encontrar informes relacionados.

Entonces, tan pronto como nosotros terminemos con estas dos recopilaciones de información que estamos haciendo, vamos a hacer un acompañamiento y de corresponder a la necesidad de un servicio de control posterior.

Básicamente eso queríamos informar y estamos a disposición de sus...

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor Marco Antonio. Y esperamos que haga su chamba. El pueblo necesita respuestas, y cada uno en nuestro rol de competencias, nuestro control político, no solamente es estar, si no hubiera todo esto, el pueblo hay una congestión tremenda, porque es alzado un humo con mucha neblina para la gente que viene a tratarse de diferentes enfermedades.

Y quienes somos de provincia lo sabemos. Los que viven acá, funcionarios que no saben ver la realidad, la Contraloría, por eso se le dio el control concurrente y el control posterior también. Esperamos que en el más breve plazo posible, luego me dirá cuánto tiempo va a tener ese informe para poder responder al pueblo.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Como noveno tema de Orden del Día, tenemos el pronunciamiento de Iata, sobre el cobro de la nueva Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto TUUA, para los pasajeros en transferencia que usen el nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, y La justificación técnica y económica que dio origen a la sexta adenda al Contrato de Concesión, suscrita el 8 de marzo del 2013 y las posteriores resoluciones de la presidencia de Ositrán, requerido con el oficio número 2402 2024-2025.

Le damos la bienvenida al señor Carlos Gutiérrez Laguna, gerente general de la Asociación de Empresa de Transporte Aero Internacional, así como los ejecutivos que lo acompañan.

Tiene el uso de la palabra por 10 minutos. Le agradezco su participación, sea concreto a las preguntas que se le han hecho.

EL GERENTE GENERAL DE LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, señor Carlos Alberto Gutiérrez Laguna.-

Muchas gracias, presidenta, por la invitación y buenas tardes con todos los presentes.

A ver, para tratar de ser resumidos con este tema, dado que ya se han comentado varios antecedentes.

Desde nuestra posición como Asociación de Empresas Aéreas y respecto a este tema de la TUUA de transferencia, lo primero que tenemos que resaltar es que siempre nos hemos opuesto a la pretensión del aeropuerto para que cobre esta TUUA de transferencia.

Este concepto como tal nunca estuvo contemplado en el contrato de concesión. Si hubiese sido así, no había necesidad de una adenda. Así de simple.

Entonces, con esta adenda, que fue aprobada en el 2013, tenemos una situación en particular, que en ese momento se le otorga el derecho al App para que cobre esta TUUA. ¿Cuándo se va a ejecutar ese derecho? Cuando entre en funcionamiento el nuevo terminal. Esto es el primero de junio.

Ya el representante del App comunicó que no van a cobrar esta TUUA hasta el 25 de septiembre. Sin perjuicio de ello, ¿quién determina el monto de la TUUA? Es el Ositrán. Ese es el encargo que tiene en función a lo aprobada en contrato de concesión y en la adenda 6.

Nuestro cuestionamiento al regulador va por dos vías. Uno, evidentemente el tema de la urgencia, se ha hecho la exposición que esta resolución que aprueba la TUUA de transferencia fue, si la memoria no me falla, aprobada el día 28 de marzo.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Pero el 17 de marzo ya se había anunciado que se postergaba el inicio de operaciones el primero de junio. No había necesidad de aprobar, digamos, dos días antes de la supuesta inauguración del aeropuerto, cuando ya se sabía que se iba a postergar el inicio de operaciones el mismo del 30 de marzo al 1ro junio. Tema 1, digamos como para tenerlo presente.

Tema 2, y aquí viene el tema de Contraloría.

Como ya mencionó el representante, existe un informe de Contraloría del 2015, perdón, 2013, cuando en mérito de esta addenda, se indica, vamos a ponerlo en términos sencillos: si bien ya se aprobó este derecho, cuando se ejecute y se determine el monto, acá hay una situación que es bastante clara. Cuando se inicia el contrato de concesión; este flujo adicional de ingresos para el aeropuerto nunca estuvo contemplado. Eso, tema uno.

Tema dos, cuando se incorpora este derecho, se está incorporando un ingreso adicional para el aeropuerto, que ya hemos visto los flujos, que nunca estuvieron contemplados.

A la Adenda 6, había un equilibrio económico-financiero de la concesión. ¿Qué es lo que recomienda la Contraloría? Que cuando se marque este número, esta tarifa, se evalúe el equilibrio. Eso no se ha hecho. Así de simple. Y no solamente es lo que recomienda Contraloría, sino también el propio Ministerio de Transportes con un informe 05, me parece, del mismo año de 2013, porque tenían claro en ese momento que, efectivamente, se está otorgando un derecho adicional al aeropuerto para tener ingresos adicionales, y esos ingresos adicionales, en el monto que fuera, da igual, va a modificar el equilibrio económico-financiero de la concesión.

Eso es lo que se tiene que revisar y, entre varios otros argumentos, nosotros efectivamente hemos presentado un recurso en nulidad contra la resolución que ha sido aprobada por el Ositran de estatu* de transferencia. Estamos resaltando estos puntos que, acá, en resumen estoy comentando.

Pero bueno, un poco, no quiero extenderme mucho más porque creo que estos son temas los más gruesos, por ponerlo de esta manera, respecto al cuestionamiento que tenemos sobre esta implementación de la TUUA, más allá de que efectivamente, vamos a ponerlo en cifras, el 99% de los vuelos internacionales vienen por Perú, más del 60% de los vuelos nacionales pasan por Jorge Chávez, evidentemente pasajeros nacionales que hacen un vuelo de conexión sí o sí van a tener que verse obligados a pagar un costo adicional, y si lo ponemos en cifras puras y duras, si lo ponemos 7 dólares y pico de subida más 7 dólares de bajada, en soles más menos son 50 soles. Y una tarifa promedio puede ser 200 soles, 250 soles, estamos haciendo un incremento que es bastante importante y que consideramos va a afectar evidentemente el

DOCUMENTO DE TRABAJO

crecimiento de la conectividad, no solamente nacional sino internacional.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor Carlos Gutiérrez. Y es la verdad lo que usted ha dicho. Hoy día venía de mi semana de representación y venía en el asiento 4C. Y al lado venían dos señoras, una con un bebé con una enfermedad incurable que venía de Chiclayo a Lima. Y era de Pacora, yo soy de Íllimo. Y fue tan dura la señora que sí me dio vergüenza ajena. Y ojalá pues los grandes funcionarios recibieran eso. Y me dijo, señora congresista, ¿para qué la eligió Lambayeque? ¿Para que defendiera?

Yo tengo toda una vida que tengo que viajar con mi hijo y ahora tengo que pagar yo siete dólares, siete dólares más y si vengo trayendo a mi otra hija tiene que pagar también porque tengo otra niña y otra señora con cáncer que venía de la parte de atrás y por eso nos linchan, porque somos nosotros los que damos la cara. Los funcionarios no, señores, aplican y no hay un consenso, no se ponen en los zapatos de la otra persona. Y esas personas que vienen de Ucayali, San Martín, Huancavelica, Huánuco, Puno, no vienen, muchos no vienen de shopping a comprar, vienen muchas veces por tener salud, por llevar sus medicamentos y vienen con las justas. Estas personas ganan el mínimo, no los grandes sueldos que ganamos, por Dios.

A veces hacemos normas, y hasta en el Congreso también, sin conciencia, sin conciencia señores. Y como decía el Santo Padre que ahora tenemos que reflexionar con nuestra almohada para ver qué cosas hacemos bueno o malo.

Y un día que Dios te da la vida es un día para reflexionar. ¿Qué estoy haciendo? Me dieron un buen cargo para ayudar, ¿a quién? ¿A los más pobres? ¿Para sentarme a dialogar con los demás? Contraloría, por favor, ahí hay algo, pónganse las pilas, Defensoría del pueblo.

¿Dónde están defender los derechos de los más vulnerables? De los más vulnerables, los que viven escondidos entre los cerros, entre las montañas, los que no tienen un puente para pasar y muchas veces vienen cargando a sus niños convulsionando y llegando a una posa donde no hay un médico.

Y ahora con todo esto. Bueno, sigamos.

Como décimo tema del Orden del Día tenemos el pronunciamiento de IATA sobre el cobro de la nueva Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto TUUA, para los pasajeros en transferencia que usen el nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Le damos la bienvenida al señor Martín La Rosa Perú, CEO de IATA para Perú y Bolivia, así como a los ejecutivos que lo acompañan.

Le damos 10 minutos por su participación. Gracias, sea conciso.

El MANAGER DE IATA PARA PERU Y BOLIVIA, señor Martín La Rosa.-

Buenas tardes, señora presidente, a los congresistas presentes, a los que están conectados, a todas las autoridades, a todos los que están participando hoy día de la sesión.

Yo creo que el tema del TUUA se ha explicado de gran manera yo quiero ir, o en todo caso enfocarme, para poder aportar a la discusión en dos conceptos en particular.

Para eso simplemente un poco comentar que lo que hace IATA, IATA es una asociación que representa las líneas aéreas, nosotros estamos en 54 países del mundo, representamos a 340 aerolíneas. Entonces, tenemos bastante *know-how* comparativo de lo que sucede en la región.

Enfocándonos en el Perú, creo que para todos es evidente que, mientras menos costo podamos ofrecer a los inversionistas y a los pasajeros, podemos tener un transporte aéreo más competitivo.

En el caso del Perú, hay que resaltar particularmente que el transporte aéreo es un servicio esencial declarado por ley, pero lamentablemente, no tiene ningún trato preferente, como de repente tiene el transporte público, o en todo caso, no tiene una política de Estado detrás que nos permita que, precisamente, este transporte llegue a más peruanos.

De hecho, en cifras, el peruano promedio viaja solo 0.65 veces al año y casi el 80% de los peruanos nunca han viajado. Entonces, la industria trabaja fuertemente para que el transporte aéreo llegue a más peruanos, de hecho del 2011 al 2019, subimos de 18 millones de pasajeros a casi 43 millones de pasajeros transportados al año, de forma orgánica, la industria en general.

Entonces parte precisamente de estas introducciones para decir por qué estamos de alguna manera en desacuerdo con la aplicación de esta forma de una TUUA de transferencia, ya que evidentemente puede encarecer el precio de los tickets aéreos.

Evidentemente, la implementación de una nueva tarifa va a tener un efecto particularmente negativo sobre viajeros y, en todo caso, por el volumen con aerolíneas que optan por conectar a través de Lima para llegar a su destino final, sobre todo, desde el punto de vista internacional, pero, en el punto de vista nacional, la realidad es que no hay otras alternativas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Cuando hablábamos, por ejemplo, de la retribución del 46% de los ingresos que recibe la concesión de Lima, ese número se fijó en su momento para que se desarrollara infraestructura en provincias, y eso no se hizo. Hubo un fondo que el Estado no utilizó. Evidentemente, eso no es responsabilidad del concesionario, pero vale la pena la mención que ha hecho el concesionario para decir que ahí también deberíamos revisar qué es lo que se ha hecho con ese 46% y cómo, de repente, deberíamos, el Estado de alguna manera, analizar si ese número se puede reducir en beneficio de los usuarios, para que tengan un servicio más barato.

Eso también es particularmente importante porque, si bien, como nos comentaban hoy día, no tenemos el TUUA, por ejemplo, el TUUA regular de salida y llegada más caro de la región, y nos dieron algunas cifras comparativas donde ya voy a entrar, lo cierto es que la inversión que ha hecho el concesionario, por el propio modelo del contrato, hace que los costos de la inversión de esta nueva infraestructura, que son más de dos mil millones de dólares, se trasladen finalmente.

Y eso, si bien no lo vemos hoy día, lo vamos a ver en el año 2027, cuando eso ocurra. Entonces, creo que no es correcto en general comparar, no es correcto del todo, comparar la TUUA actual que se paga por salida o llegada en el Jorge Chávez de sus otros aeropuertos, ya que nuestra infraestructura todavía no, si bien es nueva, (8) no traslada esos costos de inversión.

Nuevamente no estoy responsabilizando al concesionario, lo que estoy diciendo es... que cuando hay que comparar cuando se traslade, porque Bogotá ya trasladó esas cifras.

Entonces, cuando nosotros hablamos de un 26%, en realidad es 30 y algo más con IGV, versus el 42%, la realidad es que estamos comparando la inversión de la antigua infraestructura que ya se pagó, es decir, los costos que sólo se dan por mantener un servicio, versus de repente, costos que se están trasladando... enviamos a otros países por inversión.

Y esos costos creo que le preocupan incluso al propio concesionario, que, en su momento, cuando lo tengan que trasladar, van a encarecer el servicio para todos los peruanos y extranjeros también.

Un poco yendo ya a las cifras, la realidad, y también hay que ser muy transparente, en que no todos los modelos de contrato de concesión son los mismos. Y tenemos que tener mucho cuidado en comparar situaciones distintas como si fueran iguales, porque en algunos casos, en otros aeropuertos, este... digamos, algunas partes de los costos puede ser subvencionadas, otros no, en algunos casos tenemos operadores que son públicos, otros no; en

DOCUMENTO DE TRABAJO

algunos casos tenemos operadores que son públicos, otros no, y por eso hay que tener cuidado.

Pero, particularmente sobre el TUUA de transferencia, nos preocupa la situación del Perú, solo lo digo para el análisis, que nosotros somos un aeropuerto, o Lima es una ciudad que está geográficamente de una manera muy bien ubicada para explotar esa posición como uno de los *hubs* de la región.

Hoy, particularmente, podemos compararnos con Bogotá en Colombia y con Ciudad de Panamá en Panamá. Y tenemos que en Panamá no se aplica realmente un TUUA para pasajeros en transferencia, ni domésticos ni internacionales.

En Colombia tampoco aplican un TUUA de conexión. En el único lugar que vemos de aeropuertos de alguna manera que compiten con el Perú en la región, donde aplica es en Guarulhos, en Sao Paulo, y tanto para doméstico como internacionales de dos dólares punto cuarenta y nueve.

Como les decía, no aplica ni en Bogotá, ni en Santiago, ni en Panamá, ni en Quito, ni en Guayaquil, ni Ciudad de México, un TUUA para pasajeros en transferencia. Entonces, yo creo que más allá de la discusión de si es justo no cobrarlo, porque, evidentemente, nosotros estamos de acuerdo con la premisa que el que usa algo tiene que pagarlo, creo que la discusión en particular sobre el TUUA es más profunda, es una discusión de estrategia país, porque puede sonar contradictorio querer posicionarse como el *hub* de la región y todos estamos trabajando para eso, cuando en la práctica establecer un TUUA para pasajeros en transferencia, precisamente atenta contra ese objetivo de posesionarnos como un *hub*.

Por otro lado, ya yendo de alguna manera al detalle nosotros desde Iata estamos de acuerdo o digamos al detalle el procedimiento de regulación tarifaria que ha hecho Ositran, nosotros tenemos claro que no es el rol del Ositran cuestionar el contrato de concesión, sino regular la tarifa.

En cuanto a la regulación de la tarifa, nosotros estamos de acuerdo con las políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional, la OACI, que es parte de la ONU, que te indica que los cargos por servicios aeroportuarios aeronáuticos deben estar directamente relacionados con los costos asociados a los mismos, debiendo haber una justificación sólida para que se introduzca cualquier cambio a estos.

En el caso de Lima, en el pasado no se ha cobrado por los pasajeros en transferencia, sin embargo sí se han brindado servicios tanto para los pasajeros de origen, como destino, como los pasajeros de tránsito durante muchos años.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Por consiguiente, si la base de costos sigue siendo la misma, la introducción de una nueva tarifa de transferencia debe compensarse con la reducción de otras tarifas que cobre el concesionario, porque lo que podría estar pasando, en todo caso, lo tiene que explicar el Ositran, es que los costos ya vengán siendo asumidos por las, TUUA tanto de salida como de llegada. Eso es para revisión, en todo caso.

Por otro lado, nos preocupa particularmente que en el proceso de regulación y a diferencia de otros procesos, como no existe información verificada, fiscalizada, sobre los costos de inversión que ha indicado el concesionario, se ha tomado al 100% precisamente lo que indica el concesionario.

Cuando en la práctica lo que hemos visto es que hay normalmente un cuestionamiento del propio Ositran en base a sus fiscalizaciones respecto a las inversiones que indica el concesionario, los costos que indique el concesionario.

Yo entiendo que acá hay algunas justificaciones, pero no nos parecen válidas. Para nosotros, debería en todo caso, hacerse un promedio de lo que ha sido el pasado, o, en todo caso, una vez que la autoridad pueda verificar los costos debidamente, en todo caso, trasladarse. ¿Qué quiero decir con eso? De repente, castigar la siguiente tarifa, o mejor dicho, cuando termine este proceso de regulación tarifaria, castigar la siguiente tarifa que se va a regular una vez que uno tiene claridad sobre los costos en los que se está incurriendo.

Finalmente, si levantar una preocupación en líneas generales y nosotros entendemos que tampoco es responsabilidad de Ositran no contar con el cuórum, en presidencia para que se aprueben las resoluciones. Ellos no pueden autonombrar, sino quieren llamar a sí directores.

Sin embargo, sí nos preocuparía que al haber presentado un recurso de reconsideración sobre un proceso, en el cual ya se ha declarado que se ha emitido una resolución por la emergencia de no dejar ante un incumplimiento al Estado y se ha fijado una tarifa, al momento de plantear las reconsideraciones se nos pide a nosotros justificar la emergencia para que se resuelva la reconsideración.

Porque, debería ser la misma situación de emergencia la que justifique que el procedimiento concluya, y es parte del debido derecho a la defensa que, efectivamente haya a una segunda instancia.

Entonces, mal haríamos en todo caso, en no resolver las reconsideraciones sobre un mismo proceso, aduciendo que para establecer la resolución inicial o la resolución que establece la tarifa, hay emergencia, pero para resolver la apelación no

DOCUMENTO DE TRABAJO

existe, en todo caso, le pediríamos al Ositran que considere la misma situación de emergencia para cerrar debidamente el proceso en sede administrativa.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.- Muchas gracias, señor Martín La Rosa Perón. Muchas gracias, ha sido muy claro.

Como último tema del Orden del Día, tenemos el pronunciamiento de la Defensoría del Pueblo a cargo del señor José Luis Agüero Lobatón, adjunto para la Administración Ejecutiva y Servicios Públicos.

Le damos la bienvenida al señor José Luis, y tiene 10 minutos para exponer, concreto. Bienvenido, gracias.

EL ADJUNTO PARA LA ADMINISTRACIÓN ESTATAL Y SRVICIOS PÚBLICOS DE LA DEFENSORÍA DEL PUEBLO, señor José Luis Agüero Lobatón.- Muchas gracias, presidenta. Muy buenas tardes.

Bueno, me sumo a la posición que ha dado el gerente de la Asociación de Empresa de Transporte Aéreo, como también de IATA, la Defensoría del Pueblo no está de acuerdo en su conjunto en este cobro del TUUA y nuestro enfoque va un poco como institución protectora de derechos humanos, va enfocada en un enfoque de derechos fundamentales.

Es decir, nosotros, al ser este servicio aéreo un servicio fundamental, un servicio esencial del Estado, entonces tenemos que remitirnos al Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, donde establece que los servicios esenciales tienen que tener 4 elementos como obligatorios para su cumplimiento y como componentes del Estado para su supervisión.

El primero es la accesibilidad, el segundo es la generalidad, el tercero es la regularidad y el cuarto es la calidad.

En cuanto a la accesibilidad, nos referimos a que hay tres tipos de accesibilidad. La accesibilidad material, o sea que los ciudadanos tengan la capacidad de acceder al servicio esencial público como este aéreo, sin ningún tipo de discriminación.

El segundo es la accesibilidad formal, es decir, que no tengan procedimientos o haya formalidades que puedan impedir que lleguen al servicio.

Y el tercero es el en el que nos enfocamos, la accesibilidad que tiene que ver con el tema económico, accesibilidad económica, es decir, los servicios, los usuarios, tienen que tener la

DOCUMENTO DE TRABAJO

accesibilidad suficiente para poder disfrutar del servicio público sin desmedro de su economía familiar.

Y en función a eso, la Constitución Política del Perú ha tomado, en función a su régimen, que es la economía social del Mercado, respetando sin duda la libertad de empresa, y la libertad de contratación, ha tomado el tema del derecho a los usuarios. Y corresponde al Estado la protección del usuario ante este tipo de accesibilidad económica, en consecuencia, consideramos que hay que ver la realidad del presupuesto, de la economía de la persona, que pueda aumentar y subir los costos en cuanto al transporte de un servicio esencial.

Por eso, señora presidenta, consideramos que hay una oportunidad por parte de Ositran que pueda revisar este recurso que tiene y, en función a ello, poder evaluar esta tarifa y, sobre todo, también ya considerando que ayer se inauguraba el nuevo aeropuerto en lo cual la Defensoría del Pueblo ha dado una visita de supervisión todo el día, verificar también los estados en los que se brinda el servicio.

Hemos podido encontrar, por ejemplo, presidenta, que ayer, y tenemos los vídeos y vamos a sacar el informe, que por ejemplo, los servicios a la fecha no se encuentran tampoco al 100% dados en calidad.

Solo pongo tres ejemplos nada más. Los baños o servicios higiénicos no tenían agua, los bebederos de agua no tenían servicio de agua, no había suficientes bancas para las personas, no había sillas de ruedas, las personas, adultos mayores, personas con discapacidad estaban en el piso, estaban en carritos de para maletas. Es entendible quizás esto, pero eso es parte del servicio que se está pagando, como se ha expuesto en la primera etapa.

Y muchas otras falencias que lo vamos a determinar en el informe que vamos a sacar, señora presidenta, el día de mañana o máximo pasado mañana.

En conjunto, eso en breve es la exposición y la posición de la Defensoría del Pueblo.

La señora PRESIDENTA.— Tiene razón, hoy día había un caos y mucha gente lloraba porque perdía su vuelo, porque bajaban del avión de Chiclayo y se iban a Chile o a otro sitio.

No había señalización, no había monitores, no había personas guías, información, era un caos. Claro, es algo nuevo, innovador, la gente no está acostumbrada, pero yo creo que así como se cobra y con el perdón de las a veces las grandes líneas abusan, deben de tener también su personal.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Ositran, Contraloría y así como Defensoría ha ido, nosotros también de la comisión vamos a ir camuflados. De verdad se lo digo, es un caos y da pena, que especialmente en proteger los derechos, los que más sufren son los adultos mayores y las personas con discapacidad.

Yo ahí estaba y lo más chistoso, y daba cólera, porque nos dijeron, llegó el avión, aterrizó y la aeromoza nos dice, por alto parlante, dice que, por favor se queden, porque no había personal para colocar la banda, la manga.

Y entre broma y broma dices que como han cambiado de personal no están preparados. Y hay gente casi cuanto, una hora adentro estábamos esperando ahí. Se lo dije a la señorita Sofía que me escribió de Ositran, le digo, ¿qué está pasando?

Es que, como digo, el Perú antes se pone, de una obra se ponen los zapatos y después el pantalón. No hay prevención. Belaunde lo hizo en 11 meses. Nuestro mejor presidente, la obra, esa obra que está ahí, que queda en la historia. 65 largos años y sin corrupción.

Ahora sí, dejamos en el uso de la palabra alguien que se dio cuenta de todo y está aquí como el defensor también.

Bienvenido colega Wilson Soto Palacios, tiene el uso de la palabra para preguntar y también poder llevar el mensaje a todo nuestro pueblo.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidenta, muchas gracias. Saludos a todos nuestros invitados. Y quiero felicitarle, presidenta, que haya tomado muy en serio este tema.

De verdad que usted mismo, está narrando como ha pasado. Y quiero tomar igual la palabra del señor, en este caso el representante de IATA y también el representante de la Defensoría del Pueblo.

Ellos mismos, no están de acuerdo con este cobro. Señora presidenta, yo tengo el contrato.

Este es el contrato original del año 2000, efectivamente, pero ya lo tengo en memoria. Ya lo he leído al revés al derecho. **(9)**

Está clarísimo, en el 24.7 solamente podían modificar en dos aspectos el contrato, uno por cambios tecnológicos o por un tema de endeudamiento.

Efectivamente, aquí la gran beneficiada es la empresa concesionaria, hay que decirlo así, porque nosotros aquí desde el Congreso de la República, yo soy un parlamentario de Acción Popular, me he formado aquí en el Congreso de la República y he trabajado 16 años aquí en el Congreso de la República y conozco

DOCUMENTO DE TRABAJO

la labor legislativa al revés y al derecho, y aquí yo voy a defender a los usuarios, a los consumidores finales y yo no puedo aceptar como parlamentario que pase esto por mis ojos, no puedo.

Quiero decirle aquí, frente a frente, a la señora Zambrano: Sí, yo he presentado..., efectivamente nosotros pedimos dos informaciones a Ositran, con dos oficios y justamente me llegó ese informe, a través de ello yo hago un proyecto de ley para eliminar este cobro abusivo que nos quiere imponer y clarísimo en el informe dice: que habían aprobado sin cuórum, que el consejo directivo estaba incompleto, aquí está y cómo puede un consejo directivo que está incompleto, puede tomar decisiones que van a afectar a millones de peruanos, a millones de usuarios, cuál fue el criterio técnico o jurídico; y esa tarifa que han impuesto no es razonable, en ninguna parte no es razonable, eso yo protesto desde aquí desde el Parlamento y no solamente como congresista de la bancada, sino de todo el partido.

Es más, he hecho saber en el plenario del Partido de Acción Popular el día sábado, que este tema muy seriamente nosotros vamos a fiscalizar. Por eso, en su momento, nosotros hemos enviado a la Fiscalía de la Nación para que indague, a la Contraloría General para que indague.

Bueno, espero que el señor vicecontralor haga también un trabajo: ustedes indaguen, que manden a sus auditores. También hemos enviado un oficio a la Procuraduría General del Estado para que indague. Estoy seguro de que detrás de esto hay muchas cosas, queremos saber y aquí me hubiera gustado que también, los representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ¿por qué no están aquí? Hay que sentarnos así, frente a frente, hay que decir las cosas como son.

Por supuesto, como congresista de la República yo trabajo para todo el pueblo peruano, no trabajo para una empresa, bienvenido a la inversión privada, bienvenido, y con las cosas claras, con las reglas claras, nosotros no nos oponemos a la inversión privada, particularmente he viajado como parlamentario en representación del Congreso de la República a diferentes países, he visto el desarrollo, yo acepto la modernidad, pero no el abuso que nos quieren imponer con tasas disfrazadas y finalmente ¿quién va a pagar? el usuario, el consumidor y por ahí me estaban cuestionando también; cuando yo presenté un proyecto de ley, dice: que un proyecto de ley es inconstitucional, nunca he visto que un proyecto de ley puede ser inconstitucional, una ley puede ser inconstitucional, pero declarado por Tribunal Constitucional, finalmente tenemos una justicia constitucional, algún momento yo presenté un proyecto de ley de canon hídrico, el Ejecutivo lo observó, después nos han presentado una acción de inconstitucionalidad, el Tribunal Constitucional nos dio la razón, y aquí está el proyecto de ley que está en camino en la

DOCUMENTO DE TRABAJO

Comisión de Defensa Consumidor y también la Comisión de Transporte, espero presienta de la comisión, que también este proyecto y podemos debatirlo, discutirlo y aprobarlo.

Así que, con todas las evidencias, es más, creo que, ante un escándalo, yo se lo dije al primer ministro el día lunes pasado, ¿qué tiene que ver la organización de Ositran? Y qué bueno, el día sábado pasado que hayan publicado un concurso público para que Ositran, con todo su consejo directivo, funcione como debe ser, y no que una sola persona esté tomando decisiones que van a afectar a miles de usuarios; de ninguna forma nosotros podemos permitir eso.

Así que, señora presidenta, yo le agradezco muchísimo. Yo tengo claras las cosas, así que yo no voy a parar hasta el último y Ositran tiene que ser razonable cuando fija una tarifa; yo creo que ellos se han ido más allá. cómo puede ser posible si hasta el momento, mire, justamente usted lo ha manifestado, el presidente Belaunde ha hecho ese aeropuerto en 11 meses y nunca se ha cobrado por TUUA y transferencia, no se cobra.

Le pongo un ejemplo: un pasajero de Tacna que se va a Iquitos va con toda su familia, paga su TUUA de origen en Tacna, llega a Jorge Chávez con sus cinco familias, o sea, ¿va a volver a pagar?, ¿eso podemos permitir? No es razonable eso.

Así que nosotros vamos a estar vigilantes, esperemos también, hacemos un llamado desde esta Comisión, también hay que fiscalizar desde la Comisión de Defensa del Consumidores de la misma forma y como parlamentario de Acción Popular voy a defender hasta el último y como dice la Constitución Política, el artículo 65, el Estado debe proteger a los usuarios, a los consumidores, es lo que venimos haciendo, no estoy haciendo aquí política ni campaña, como algunos me han dicho, que dice que estoy haciendo campaña, estamos defendiendo a los usuarios, a los consumidores y presidenta muchas gracias por esta oportunidad, igual, decirlo a la empresa concesionaria, no solamente hay que ver el tema de ganancias económicas, por supuesto las ganancias están en los peajes camuflados que nos quieren imponer, así que nosotros siempre estaremos al lado de la población y no vamos a permitir unas tarifas abusivas que nos quieren imponer.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, congresista Wilson Soto, representante de una de las regiones más pobres y olvidadas como es Huancavelica.

Ese es el resultado de la cólera cuando no..., como yo le digo, es fácil estar solamente en cuatro paredes con aire acondicionado, cuando no se recibe a la gente para entablar en un diálogo abierto, en una cultura de diálogo que no hay en el Perú, ojalá

DOCUMENTO DE TRABAJO

algún día los altos cargos que tengan en los ministerios y los propios congresistas conversaran con su gente, recibieran de todas partes para hacer las leyes, verdaderamente leyes que protejan los derechos como esta en la Constitución, cuando la Defensoría del Pueblo y la Contraloría no se divorcien y trabajen mancomunadamente, cuando un trabajo se hace articulado, cuando haya liderazgo de esa gobernanza social que no hay ahora, esa gobernanza social que el Santo Padre, por llamarse solamente León XIV, va a seguir lo que hacía el Papa León XIII, es lo que he dicho, la gobernanza social con rostro humano, que se está dejando de lado en todo el mundo, no solamente en el Perú.

¿No tiene ninguna pregunta, colega? Ninguno, ¿no?

Mientras que el colega ve si tiene alguna pregunta, algunos de nuestros colegas tienen que hacer alguna pregunta a los funcionarios; yo sí les voy a hacer algunas preguntas.

¿Cómo se han establecido las variables para establecer el TUUA? ¿Estamos siendo restrictivos y poco competitivos? ¿No consideran acaso que hay costos fijos que debe asumir el concesionario? Cuando hablamos de emergencia, tiene las siguientes características: una emergencia es temporal, es imprevisible, será para proteger el funcionamiento de las actividades económicas a los ciudadanos; para mí ese es el concepto de una emergencia. Hemos vivido junto a Wilson, el Yaku, la emergencia del agua, de tantas cosas y esas son emergencias. ¿Qué se va a hacer con las instalaciones del anterior aeropuerto, Jorge Chávez, y en qué costos variables incurre el LAP por los pasajeros en transferencia? ¿Qué precio tiene en el mercado ese servicio?

Esas son mis preguntas, si algunas cosas más tienen mis colegas en plataforma, congresista Wilson, de frente a la yugular.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidenta, muchas gracias. Solamente para la señora Zambrano, decirle: ¿en qué parte del contrato original le faculta crear tarifa para pasajeros en transferencia? ¿Y cuál sería el procedimiento para resolver la impugnación al TUUA? ¿Qué pasos va a seguir si no tiene consejo directivo? Y, mientras tanto, si los pasajeros ¿van a pagar o van a esperar para que resuelvan esta reconsideración que han presentado las aerolíneas?

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Yo también, a los responsables, a las aerolíneas, al señor Juan Marcos Venegas, y a todos los que están aquí, porque es un compromiso, en cuánto tiempo verdaderamente este hermoso aeropuerto peruano, que está en los ojos del mundo, tendrá verdaderamente la protección al usuario, la calidad, y sobre todo el respeto a las personas más vulnerables.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Y, señor Contralor, ¿en cuánto tiempo va a tener el informe? ¿En cuánto tiempo va a ser su chamba? Y me gustaría que se una con el defensor del pueblo y, junto a nuestros asesores, hacer las visitas inopinadas entre estas semanas, estas dos semanas, para tratar de ver, y como dijo el defensor del pueblo, verdaderamente defender los derechos de los más vulnerables. Aquellos adultos mayores que hoy día están perdidos; una madre con un niño con discapacidad, corriendo, que no sabía a dónde dirigirse y no hay nadie, ningún orientador que pase y que diga: "aquí está la señalización"; y esto, que se tiene que pagar cinco soles para que lo saquen a la pista, y todo lo demás. Y esa gente a veces viene con sus 100 soles para regresarse, porque les ha pagado muchas veces el SIS el vuelo.

Tienen el uso de la palabra para que respondan. La última pregunta, señora Zambrano, yo sé que usted tiene su corazón. Es una mujer profesional, técnica, gestora y no hay nada imposible cuando las cosas se quieren hacer bien, porque errar es de humano, reconocerlo es de valiente y más valiente es poner las cosas en su lugar, pensando siempre en el país y en la gente más vulnerable y olvidada del Perú.

Muchas gracias.

Tienen el uso de la palabra si quieren contestar.

La PRESIDENTA EJECUTIVA DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Sí, gracias.

Yo voy a remitirme a las dos preguntas que ha realizado el congresista Soto sobre este tema: ¿en qué parte del contrato se pueden crear tarifas? Todo el contrato es en realidad una distribución de derechos y obligaciones para ambas partes, que son concedente y concesionario. Las partes son las que definen si modifican o no el contrato, y el contrato claramente establece cuáles son las causales de modificación, que el señor Soto las lee incompletas, lamentablemente, porque no solamente quedan en situaciones, digamos, de mejoras que tengan que ver con cambios tecnológicos, sino también con cambios en situaciones que se dan.

Entre el 2001 y el 2013, sí había un cambio en las relaciones entre el concedente y el concesionario, que era una interpretación que en el año 2004 da Ositran, indicando que efectivamente no se podía cobrar la TUUA de transferencia, salvo que existiera una modificación contractual. En todo caso, Ositran tampoco interviene, no es parte de las adendas ni de los contratos, entonces es una pregunta que creo yo debería hacerlo a... Yo la estoy respondiendo por dar claridad a la consulta, pero debería ser contestada realmente por el MTC, no por nosotros, porque nosotros, como han indicado los mismos funcionarios de IATA, nuestra función es cumplir los contratos

DOCUMENTO DE TRABAJO

de concesión, no cuestionarlos o dejarlos, digamos, de lado por un criterio personal, individual, así sea un criterio sentimental que no nos pareciera, no está en nuestra función hacerlo, porque eso sería omitir funciones, y omitir funciones también es un delito para los funcionarios públicos, o sea, un funcionario no podría decir: "me da pena que la gente cobre esa tarifa, entonces no la voy a aplicar", eso no está en nuestras competencias, nosotros tenemos una función dada por ley y tenemos que cumplirla.

La señora PRESIDENTA.— Doctora, no le dicen que, por pena, porque la gente, por más humilde que sea, no puede dar pena, es un derecho, sino que le digo...

La PRESIDENTA EJECUTIVA DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Bueno, cada uno tiene su...

La señora PRESIDENTA.— Bueno. Bueno por usted, tiene su corazón y así lo piensa, pero se lo digo, puede haber lo que ha dicho los demás funcionarios: sentarse, dialogar para llegar a un acuerdo. No le decimos que no cobre, doctora, por favor...

La PRESIDENTA EJECUTIVA DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Sabemos que..., esperamos que solamente lleguen a un acuerdo, divorciados no, siéntese como jefa máxima y coordine, porque a lo mejor no se llegó a un acuerdo. Están pidiendo varias personas y el mismo pueblo pide un acuerdo, no queremos..., (10) se tienen que conservar las áreas, todo lo demás, pero hay que llegar a un consenso, eso simplemente se le está..., y que no le tenga pena al Perú. Claro, no se puede tener pena al Perú.

Gracias al Perú, bueno o malo, todos tenemos un sueldito, hasta los más pobres, los pobres porque pagan sus impuestos. Pero lo que queremos sacar aquí es que esto llegue a un consenso. Eso es lo que queremos.

La PRESIDENTA EJECUTIVA DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Si, tal vez yo no me estoy dejando..., señora presidenta, por su intermedio, no me estoy dejando explicar. A lo que me refiero concretamente es que nosotros, así no nos pareciera, entre comillas, "justo o injusto" el pago de una tarifa. Si el contrato establece que se tiene que fijar una tarifa, nosotros la tenemos que fijar.

Sobre el tema de consensos, también quiero hacerle un comentario. Nosotros, en junio, iniciamos el procedimiento para dar inicio a todo este procedimiento de tarifas, en junio del 2024. También fue por emergencia, porque no tenemos consejo directivo. Nadie

DOCUMENTO DE TRABAJO

de los que están aquí sentados en la mesa nos indicó que no les parecía que eso fuera un tema de emergencia.

El procedimiento se llevó a cabo en más de diez meses, prácticamente, y en esos diez meses se ha publicado lo que vendría a ser la propuesta tarifaria de Ositran, para comentarios de todos los interesados, por 15 días. Luego hemos hecho una audiencia con los usuarios, en la que también están presentes los señores aquí, que están acá presentes; son parte de nuestro consejo de usuarios. La hemos puesto en consideración de ellos.

Luego hemos hecho una audiencia pública para que todos los ciudadanos que tengan, digamos, interés, también se manifiesten. Aquí no ha habido falta de escuchar a las personas. Lo que sucede es que los números son fríos. Los números dan un resultado que tiene una metodología. Ahora, ¿qué pasa? Si no están de acuerdo con esta propuesta, ahorita han presentado a los señores un recurso de reconsideración. Ese recurso de reconsideración, para nosotros, ya no es un tema de emergencia resolverlo. ¿Por qué? Porque ahorita el LAP ha suspendido por tres meses el cobro de esta tarifa. O sea, hasta septiembre no va a haber cobro de tarifa. Y durante estos tres meses ya se convocó el concurso para nuevos directores.

Entonces, o esperan que los nuevos directores entren al lugar para que revisen esta tarifa dada por Ositran, o de lo contrario, dan por aplicación el silencio administrativo negativo, que también es un derecho del administrado, y se van de frente a la vía judicial.

Entonces, ahorita resolver ese recurso ya no está tampoco en nuestras manos. No hay emergencia, habrá que esperar al consejo directivo, eso es lo que responde a lo que indicaron.

Y el tema de emergencia que sí me gustaría, digamos, tratarlo, es que en realidad nosotros no tenemos una norma que nos dé el concepto de qué cosa es emergencia. Entonces, ¿qué cosa es emergencia para nosotros? Aquello que puede afectar al Estado o aquello que puede afectar a nuestra organización.

¿Cómo puede afectar un contrato al Estado? Lo puede afectar por incumplimiento contractual. Entonces, ¿qué pasaba si al 30 de marzo no se tenía aprobada esa tarifa? Así como nosotros estamos ahora diciéndole a LAP que nos diga por qué no entró a funcionar el 30 de marzo. Igual LAP nos podría haber contestado: "Ustedes, ni siquiera tenían aprobada una tarifa porque incurrieron como Estado en incumplimiento contractual al no tenerla aprobada".

Entonces, decir que las tarifas no serían aprobadas el 30 de marzo, sino en junio, es un comentario que no es verdad, porque lo que se pactó entre el MTC y el concesionario era que el nuevo terminal entrara a funcionar el 30 de marzo.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Entrar el 30 de junio, eso ha sido porque no estaban, hubo problemas adicionales y no se había dado el certificado de operación y funcionamiento. Entonces no tenía nada que ver con un tema contractual. El contrato y el acta firmada decían 30 de marzo.

Entonces, el 30 de marzo era nuestra obligación tener ya publicada esa tarifa.

Gracias.

La parte económica, no sé si la puede explicar nuestro gerente de...

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra, pero no sin antes... va a hacer una pregunta el congresista Soto.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidenta, ¿qué dice la lengua de la Real Academia Española sobre la emergencia? Dice: "*Situación de peligro o desastre que requiere una acción inmediata*". Eso es lo que dice la Real Academia Española, señora presidenta, en cuanto a la emergencia, ¿pasó eso realmente?, ¿hemos estado en una situación de peligro o desastre que requiere una acción inmediata? Yo creo que no...

La PRESIDENTA EJECUTIVA DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— ¿Puedo dar respuesta, señora presidenta?

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Yo creo que aquí ha sido más la desesperación o la empresa, como muy bien la señora Zambrano ha manifestado a algunos de los medios de comunicación que la empresa concesionaria estaba presionando, por eso ella tenía que actuar, o sea, todo en base a presión.

Entonces, ¿cuál fue la emergencia? No justifica, no se justifica por ningún lado.

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra, doctora.

La PRESIDENTA EJECUTIVA DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Gracias, señora presidenta.

Yo lamento mucho el desconocimiento de las personas que hablan en ese sentido, porque la verdad es que el concepto de emergencia que utilizamos los organismos reguladores cuando hay falta de consejo directivo, y no solo Ositran, cualquier otro organismo regulador, y pueden revisar en sus normas y pueden revisar en su casuística, no es que exista un terremoto o una desgracia, digamos, de la magnitud que él señala.

Emergencia es cuando no se puede reunir el consejo directivo y se requiere tomar alguna decisión que no ponga en juego la

DOCUMENTO DE TRABAJO

organización, por ejemplo, aprobar nuestros presupuestos. "Si yo no lo apruebo por emergencia, nos quedamos sin presupuesto".

Entonces, algo que ponga en peligro a la organización o también al Estado peruano. ¿Al estado peruano en qué escenario? En un escenario de incumplimiento.

Si yo no apruebo la tarifa, más adelante LAP podría haber indicado que el Estado no cumplió con aprobar esa tarifa en la fecha de inicio de operaciones del terminal. Eso puede generar una contingencia al Estado peruano y eso, ¿quién va a responder? Nosotros como Ositran, por nuestro incumplimiento.

Entonces, la función de aprobar tarifas por emergencia es una función, una facultad también que de alguna manera nos permite, pero también nos obliga a pronunciarnos en aquellos escenarios en que podríamos comprometer los intereses del Estado. Por eso somos funcionarios públicos, para asumir obligaciones y para asumir determinados compromisos con el Estado.

Eso que está indicando el señor Soto es muy grave. Él dice que "yo he sacado una tarifa porque estaba presionada por las empresas" y que así lo he dicho, por la empresa LAP, y eso es completamente y absolutamente falso.

Yo indicaba en algún programa que había una presión, no de esta empresa, sino en general de las empresas que tenían tarifas para aprobar. Porque cuando nosotros les indicamos que no teníamos consejo directivo, lo que manifestaron, y no es un tema de presión, es un tema de derechos. Lo que manifestaron es: "Así como ustedes a nosotros nos dan obligaciones, también nos dan derechos y el derecho a incrementar cada cinco años con una revisión tarifaria o bajar también la tarifa está en el contrato y eso lo tiene que hacer Ositran". Entonces no era una respuesta razonable decirles que no había consejo directivo y que por eso yo no le podía aprobar una tarifa. Y no estoy hablando de la empresa LAP, porque eso que está hablando el señor Soto es una conversación del año 2023, donde no tenía nada que ver la empresa LAP.

Entonces no puede confundir los hechos y decir cosas y sacar conclusiones que no son verdaderas. Acá lo que se está haciendo es faltar a la verdad y eso es muy grave, señora presidenta, porque yo creo que la mejor manera de defender los derechos de los usuarios es con verdad.

¿Cuál es el problema que tienen los usuarios de provincia? Que no hay vuelos de conexión de una provincia a otra, no es solamente el tema de la tarifa, hay un tema de falta, digamos, de política pública que incentive ese tipo, digamos, de actividad. Claro, no hay demanda, pero tal vez podría haber otros mecanismos.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Entonces, yo creo que nos están cargando injustamente la mano; yo acepto la responsabilidad de todo lo que yo he firmado, pero yo lo que no acepto son hechos que no son verdaderos, porque faltar a la verdad no es correcto.

La señora PRESIDENTA.— Doctora Zambrano, ¿y por qué tanto tiempo no tiene su directivo completo? ¿A qué se dio, si sabiendo usted que tiene bajo la lupa una responsabilidad tan grande de hacer cumplir todo lo que en su institución tiene? ¿Por qué usted, con el carácter que tiene, no dijo cuándo vamos a estar completos? Porque verdaderamente se tiene que tener su institución a todo dar, como se dice.

¿Por qué? ¿Por qué eso? ¿Y por qué hasta ahora, en vez de prevenir, tener todos sus directivos, toda la pirámide constituida de todos sus funcionarios? ¿A qué se da? ¿Por qué? ¿No encuentra a los funcionarios competentes? ¿No va a servir? ¿Qué falta? ¿Qué selección tienen que tener los funcionarios para completar su directiva, mi estimada doctora?

La PRESIDENTA EJECUTIVA DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Señora presidenta, gracias por la pregunta.

Nosotros no elegimos a los directores; los elige PCM. Ahora PCM ha hecho hasta tres concursos; yo he ido a conversar tanto con el Premier Otárola como con el Premier Adrianzén para explicarles esta preocupación en su momento.

También hemos mandado cartas a ellos; ahí tienen que estar registradas. Estoy pidiendo cita también con el premier actual para que ese concurso que se ha abierto no termine desierto. Porque esa es la desgracia que ha pasado en Ositran, se han convocado a concursos, pero han terminado desiertos hasta en tres oportunidades.

Recién en mayo han nombrado a un nuevo miembro, a una doctora, a una señora administradora, pero no hago cuórum solo con ella. Entonces nosotros hemos ido ya a conversar el tema. Yo creo que la responsabilidad no necesariamente es de PCM, sino que es también porque no se presentan las personas a los concursos, porque no hay incentivo para los funcionarios públicos de tener responsabilidades como las que se asumen en un directorio como este.

Ya vio usted, yo por cumplir mi función estoy aquí sentada ante usted, con Contraloría, con Defensoría, y quién quiere estar, digamos, en este tipo de problemas. Entonces, cuando se hace la convocatoria, efectivamente no todas las personas están dispuestas a ser funcionarios públicos en este tipo de consejos directivos, donde además son dos sesiones, la paga es muy baja, no necesariamente compensa su actividad profesional con lo que

DOCUMENTO DE TRABAJO

va a realizar, la responsabilidad es muy grande y hay un montón de incompatibilidades.

Entonces entiendo que tampoco es fácil para PCM tener una convocatoria grande y poder elegir al funcionario que le pueda dar confianza a la presidenta, que finalmente es la que lo elige.

Pero son situaciones que no tienen nada que ver con Ositran; nosotros no somos responsables de no tener consejo directivo.

La señora PRESIDENTA.— Bueno, al nuevo premier, desde la Comisión de Transportes y Comunicaciones, por favor, convoque a Servir; si hay buenos funcionarios, el asunto es que a veces no se da la oportunidad, porque tienen que venir recomendados. Lamentablemente es eso, en este Perú, eso es lo que prevalece. Y la señora Zambrano tiene que tener su directivo completo.

Y señora Presidenta Dina Boluarte, su nuevo premier, siéntense; la señorita está enviando reiteradas documentaciones para que le pongan al resto de su directivo.

Son los derechos que como funcionaria ella exige; lamentablemente en desierto lo bajan todo y ella sigue haciendo de su voz un eco que simplemente la escuchan nada más.

Tiene el uso de la palabra el doctor Juan Marcos Venegas.

EL REPRESENTANTE DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (LAP), señor Juan Marcos Venegas Ratto.— Gracias. Tengo algunas observaciones de lo que comentaron anteriormente, pero sobre todo de lo que dijo el señor Soto sobre la presión; eso me ha mortificado bastante.

Nosotros somos una empresa que tiene dos socios: *Fraport AG*, que tiene el 80%, es una empresa alemana de reconocido prestigio a nivel mundial, con más de 30 aeropuertos en todo el mundo. Y también a la *International Finance Corporation (IFC)*, que es un brazo del Banco Mundial del Perú. No me imagino a ellos ejerciendo presión sobre Ositran o sobre el MTC, y tampoco entiendo el tema de la presión cuando desde el 2004 nosotros hemos venido utilizando la TUUA de transferencia. No se pueden utilizar esas frases tan ligeras de decir que la empresa concesionaria ejerció presión.

Yo tengo en LAP desde el 2001, todo el tiempo. Soy el primer empleado, he firmado el primer cheque, he hecho los primeros asientos contables, absolutamente todo; me conozco toda la historia y soy una persona íntegra. Y no genero presión a nadie. Cada uno tiene que cumplir con sus funciones, eso primero.

Después tengo algunas cositas, algunas observaciones, porque el señor La Rosa comentaba que todos teníamos que trabajar en

DOCUMENTO DE TRABAJO

conjunto sobre la estrategia país del *hub*. Eso suena muy bonito, todos trabajar en conjunto para el *hub*.

Yo quiero saber quién se beneficia con el *hub*, porque yo no veo, al menos como *hub* de aviación, que el país se beneficie. Porque es un pasajero que viene de Buenos Aires, utiliza nuestras infraestructuras y nosotros como LAP somos los que invertimos y los que pagamos los costos de esos señores que utilizan nuestro aeropuerto y después se van en conexión en otro avión de esos señores. ¿Quiénes están haciendo negocio con el *hub*? Las líneas aéreas.

Las líneas aéreas son las que justamente buscan economizar y, en lugar de poner vuelos directos, porque es evidente que no pueden tener vuelos directos a todos los lugares, hacen un *hub*. Porque ahí se canalizan las menores distancias.

Estados Unidos lo hace, lo hace [...?]. Estados Unidos, que es una potencia, tiene su principal *hub* en Atlanta. Más del 90% es *hub* nacional, y así también es Panamá, etcétera.

Entonces, claro, es fácil decir que hay que hacer una estrategia país y que todos trabajen en eso. Nosotros hemos trabajado en eso. Hemos hecho **(11)** un aeropuerto nuevo, hemos gastado 2200 millones.

Dentro del diseño hemos incluido, porque, obviamente, para hacer un diseño y hacer un área y hacer salas de embarque, tienes que considerar el flujo de todos los pasajeros, donde están los pasajeros de transferencia. Es decir, esa sala de embarque tiene una determinada dimensión porque están también los pasajeros de transferencia y gastan papel higiénico, que es otra de las preguntas que creo que por ahí usted hizo al final, cuáles son los costos variables.

Hay costos de mantenimiento de las máquinas de rayos X que le hemos puesto, papel higiénico, limpieza, detergentes, aire acondicionado, en fin, una gran cantidad de cosas. Nosotros hemos puesto todo esto a disposición para hacer un *hub* y nosotros no podemos cobrar.

Las líneas aéreas sí cobran su pasaje aéreo. Que dicho sea de paso, que si uno compra un pasaje aéreo un día antes del vuelo o una semana antes, te puede costar cuatro veces más o cinco veces más, como alguna vez me ha pasado. Y nosotros, la TUUA sigue siendo la misma. La pagues hoy, la pagues antes, siempre es la misma.

Nosotros necesitamos de la TUUA de transferencia porque hemos incurrido en gastos. Justamente, si no tenemos una tarifa, ahí se genera el desequilibrio. Un desequilibrio en el que hemos venido incurriendo en muchísimos años porque nosotros hemos

DOCUMENTO DE TRABAJO

tenido costos que los hemos ido asumiendo. Entonces, no es así, nosotros tenemos que cubrir.

Yo entiendo perfectamente el ejemplo que usted dio de la niña, que es una pena, es una pena. Seguramente pagó su pasaje aéreo, seguramente...

La señora PRESIDENTA.— A la niña le da el SIS, pero a la madre no le da el SIS.

El REPRESENTANTE DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (LAP), señor Juan Marcos Venegas Ratto.— Claro.

Esas situaciones particulares, que son totalmente comprensibles, no se pueden mezclar con un tema de negocio, porque se tiene que fijar la tarifa; nosotros tenemos que cobrar. Hay un compromiso entre el MTC y LAP de respetar un contrato.

Creo que hay más cosas, pero si no, me explayaría mucho.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, doctor.

Tiene el uso de la palabra el congresista Soto.

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

Al señor Juan Marcos Venegas. No es que yo esté inventando el tema de que hubo presión, pero en el programa de *Contracorriente* del 23 de mayo, si usted mira en los últimos minutos, ahí la señora Zambrano clarísimo dice que había presión.

¿Y quién es el beneficiario en este caso de la aprobación de las tarifas de la TUUA? ¿No son ustedes acaso? Entonces, ¿aquí acaso yo estoy inventando o estoy en otro mundo? Yo no estoy inventando, señor Juan Marcos, a través de la mesa. Si no hay presión, ¿por qué han aprobado por emergencia? O sea, LAP sabía que Ositran no tenía directorio. Eso es lo que se cuestiona.

Yo no estoy inventando. Está grabado, usted mira el programa, ahí está, lo manifestado de la señora Zambrano. Y aquí tampoco, no tiene por qué estar mortificado, así están las cosas. Yo estoy diciendo lo que es, no estoy inventando.

La señora PRESIDENTA.— Tiene la réplica la doctora Zambrano, luego el doctor Juan Marcos.

La PRESIDENTA EJECUTIVA DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Nuevamente, señora presidenta, muy lamentable que congresistas sigan insistiendo en algo que es completamente falso. Yo en ningún momento he manifestado tener presión de LAP, porque además, ni siquiera en esa época, el 2023, cuando tuvimos

DOCUMENTO DE TRABAJO

el problema de recién decidir iniciar aprobación de tarifas, estaba puesto sobre la mesa el tema de la empresa LAP.

En ningún momento nosotros, además, recibimos presión de ninguna empresa, lo que recibimos son pedidos. Pedidos para que se cumpla con el contrato de concesión que nosotros, como Ositran, somos la entidad encargada del Estado de ver que se cumplen los contratos de concesión.

Entonces, ¿qué legitimidad podríamos tener nosotros de exigir el cumplimiento del contrato a un tercero, si nosotros mismos no lo cumplimos? Bueno, eso sí nos pueden presionar, porque es una situación de cumplimiento del deber, pero no tiene nada que ver con que ninguna empresa nos haya venido a presionar, menos en ese momento LAP.

Yo lamento que siga insistiendo en algo que es completamente falso.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, doctora Zambrana.

Tiene el uso de la palabra, por réplica, Juan Marcos Venegas.

El REPRESENTANTE DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (LAP), señor Juan Marcos Venegas Ratto.— Sí, solo señalar que la mortificación nadie me la califica, ni me la aprueba, ni me la autoriza.

La señora PRESIDENTA.— Muchísimas gracias.

Si no hubiera ningún congresista en la plataforma virtual para pedir alguna intervención, señor secretario.

Tiene el uso de la palabra el contralor y luego la doctora María.

El VICECONTRALOR DE CONTROL SECTORIAL Y TERRITORIAL, señor Marco Antonio Argandoña Dueñas.— Con relación al informe del 2013, que fue una veeduría número 727-2013, mediante el cual se emitió un aspecto relevante, señalando que el concedente no ha evaluado el impacto del TUUA del pasajero de transferencias en los ingresos de concesión y en el equilibrio económico-financiero de la misma, no nos han proporcionado información y lo estamos solicitando al Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Esto lo tenemos que resolver en dos semanas y le vamos a pasar información.

Con respecto al pedido de las acciones de control de las resoluciones emitidas por Ositran de la tarifa unificada, en este caso el TUUA para pasajeros en transferencia, el resultado de la recopilación e información lo tenemos en dos semanas y de ahí vamos a decidir si vamos a hacer una auditoría de cumplimiento o un servicio de control para identificar responsabilidades si hubiera lugar.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Con respecto..., tenemos aquí un problema, estamos en la contratación de un consultor especializado para la revisión tarifaria, es un aspecto bastante complejo, queremos tener todo el soporte técnico necesario, así también para la determinación del TUUA. Vamos a plantear un servicio de acompañamiento para que más o menos en tres semanas podamos alcanzar un primer resultado.

Básicamente, en este cronograma que brevemente le he manifestado serían nuestros primeros resultados.

Con respecto a la información que usted ha solicitado en un trabajo conjunto con la Defensoría, estamos procediendo a solicitar toda la información y todos los antecedentes y finalmente, con el mayor gusto y con este nuevo enfoque preventivo que el contralor ya ha lanzado desde el día de ayer, podemos acompañarlas a las visitas inopinadas, previa coordinación con coordinación parlamentaria.

Eso sería todo.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor contralor.

Sí, porque los que tenemos que estar a la palestra del acompañamiento, el monitoreo de nuestro control político de fiscalización, es por el bien de un transporte seguro, eficiente y con calidad.

Doctora María tiene el uso de la palabra.

La LIDER DE ASUNTOS LEGALES REGULATORIOS DE LAP, señora María Elena Reaño Bastante.— Muchas gracias, presidenta.

Solamente como representante también del LAP, me uno a la sensación de mortificación e indignación que ha manifestado Juan Marcos. En realidad, es muy ligero hacer ese tipo de afirmaciones y, en todo caso, si ustedes consideran o usted, señor Soto, considera que hemos estado actuando presionando al organismo de regulación, le pediría, por favor, mostrar las pruebas de que ha existido esa presión o esa gestión que usted alude.

Y lo último que quería comentar es lo siguiente, relacionado a los comentarios de los señores de IATA y AETAI. Ellos han señalado que una de sus preocupaciones, que ustedes también lo han señalado válidamente, es la de los pasajeros, la de los usuarios.

Acá es muy importante tener en cuenta dos cosas: La [...?], las tarifas reguladas que son establecidas por el organismo regulador tras un procedimiento que está regulado en un reglamento de tarifas y en base, como comentaban, a un procedimiento en el cual los señores de AETAI y los señores de

DOCUMENTO DE TRABAJO

IATA han podido participar y presentar sus opiniones. Sin embargo, ¿qué pasa con el pasaje aéreo? Los precios del pasaje aéreo como tal, descontando el monto de la tarifa, lo definen las aerolíneas.

Entonces, también sería interesante que las aerolíneas hagan una evaluación interna y vean si es justo el monto del pasaje, del servicio que ellos brindan para no afectar a los usuarios. No solamente vean lo de LAP, vean lo de las aerolíneas también.

Eso es todo, presidenta.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Sí, eso tiene mucha verdad. A veces, con todo respeto, las aerolíneas se pasan.

Estamos ahí esperando, salimos dentro de 20 minutos, media hora, y a veces no sale. Y a veces, hasta por unas cositas que llevan ahí están, que ponen, yo a veces estoy discutiendo con la gente de qué línea es...Sí, falta sensibilidad humana, eso sí es verdad. Dinero que entra, pero dinero que tiene que ser también con justicia social.

Tiene el uso de la palabra por réplica, doctor.

EL CEO DE ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA) PARA PERÚ Y BOLIVIA, señor Martín La Rosa Perón.— Gracias, señora presidente.

Sólo por alusión, prefiero de alguna manera no dejar abierto el asunto. De todas maneras, parto de decir que el compromiso de apoyar en esta comisión, cada vez que se me invite, cada vez que se requiere información, como siempre lo hemos hecho, abierto también a buscar medidas de promoción, como se ha indicado en su momento, nosotros creemos que podemos aportar en ese sentido.

Y ya respecto al tema particular, la verdad que sí me sorprende que acá estamos hablando de una infraestructura de uso público, manejada bajo un contrato de concesión, por una entidad privada, que precisamente, como tiene una concesión sobre una infraestructura que es monopólica, trate de desviar la información de cara a sus clientes. La verdad es que no me parece.

Yo creo que precisamente el motivo de la discusión, estamos hablando de una infraestructura regulada, y por ahí va. De todas maneras, si los funcionarios del LAP, pero ya no sólo a nivel personal, sino institucional, quieren tener la conversación, de todas maneras, yo creo que es preciso que todo sea transparente, que la información sea clara. Hay que ser claros en todos los

DOCUMENTO DE TRABAJO

momentos; por ejemplo, uso de alguna manera el ejemplo que usted nos menciona sobre la manga.

La manga la determina el concesionario del aeropuerto, no la aerolínea. Entonces los pasajeros muchas veces confunden precisamente cuáles son los derechos y obligaciones, o cuáles son las responsabilidades y las funciones que hay dentro de un aeropuerto, y precisamente van contra la aerolínea y por eso es importante para nosotros que quede claro; estamos absolutamente abiertos a discutir eso.

Sobre el tema de regulación de los pasajes, la verdad es que no me quiero pronunciar, porque creo que no es la discusión y porque además, los funcionarios a los que han hecho alusión y yo sí lo digo en, digamos, como representante de IATA, conocen que la discusión es mucho más profunda.

Nuevamente me sorprende, me extraña que de alguna manera se desvíe la tensión de la discusión. Por otro lado, yo también creo que dentro de mi rol cuido bastante lo que digo, trato de ser justo en las funciones, en lo que se discute y, en todo caso, sabemos que el establecimiento de un *hub* beneficia a todos: beneficia al Perú, beneficia al concesionario, a las líneas aéreas y a los propios pasajeros.

La competencia beneficia a todos, con menores precios; ahí cada aerolínea establece sus propios precios. Yo no estoy autorizado para hablar particularmente de cada aerolínea, pero hay un manejo del mercado general que se replica.

En todo caso, felices de participar en una discusión sobre cómo podemos potenciar los beneficios de establecernos como un *hub* y que todos se beneficien, finalmente, el usuario a pie.

Eso no hay ningún problema de nuestro lado.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Doctor Martín La Rosa Perón.

Cuando usted ha participado en estas rondas de trabajo mancomunado, consensuado, con los Ositran en las diferentes..., para ver sobre el TUUA, ha habido varias mesas de trabajo por lo que ha hecho la doctora Zambrano, no solamente usted, seguramente muchos más funcionarios de otras aerolíneas, porque así ustedes son sus clientes del señor Juan Marcos.

¿No se dieron cuenta?, ¿pusieron su posición?, ¿vieron esto del TUUA?, estuvieron... lo que usted nos ha dicho aquí, ahora en mesa de ronda abierta, aquí en la Comisión de Transporte. Me gustaría saber si usted puso en conocimiento a la doctora Zambrano, por favor.

DOCUMENTO DE TRABAJO

EL CEO DE ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA) PARA PERÚ Y BOLIVIA, señor Martín La Rosa Perón.— Sí, yo creo que también es preciso que se aclare que esto es un procedimiento de regulación tarifaria. No es un grupo de trabajo en el cual todos decidimos cuál es la tarifa final que se va a establecer.

Evidentemente...

La señora PRESIDENTA.— El asunto no es eso, sino que usted puso su sugerencia.

EL CEO DE ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA) PARA PERÚ Y BOLIVIA, señor Martín La Rosa Perón.— Disculpe, voy a llegar a eso.

Entonces, cuando se inicia el procedimiento de fijación, el concesionario hace un pedido para que se establezca una tarifa determinada; eso con transparencia es explicado por el Ositran a los usuarios. Luego el Ositran hace una primera **(12)**, digamos, una primera propuesta que se explica y un procedimiento de audiencia pública y todos los ciudadanos somos libres de presentar comentarios; nosotros lo hemos hecho formalmente.

Nosotros no somos un órgano resolutorio ni decisor, damos nuestros argumentos como es cualquier procedimiento y esos son evaluados por el Ositran. Yo no me quiero adelantar porque entiendo que el proceso todavía continúa. Evidentemente, no estamos de acuerdo con la decisión que se ha tomado en cuanto a la tarifa en sí. No me voy... como no hice durante mi intervención, yo no me voy a ir más allá de eso, porque además es sujeto todavía de una posibilidad de revisión, y lo ha hecho la presidente. Y estamos en el marco de un proceso. Uno puede estar en desacuerdo o no y, en todo caso, si está en desacuerdo, puede presentar una apelación, como parte del debido proceso, y estamos en esa etapa.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Tiene la última pregunta el congresista Soto.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidenta, más que pregunta, es quizás, finalmente que quede claro que las tarifas son irrazonables, por ello, señora presidenta, hemos escuchado la participación tanto de la Defensoría del Pueblo, los representantes de IATA y AETAI, que ellos no están de acuerdo con este cobro del TUUA de transferencia y espero que Ositran resuelva esa reconsideración y, presidenta, esperemos seguramente, cuando esto pase no queremos ver que miles de usuarios van a hacer colas para que paguen esa TUUA de transferencias ya que no están de acuerdo las líneas aéreas,

DOCUMENTO DE TRABAJO

seguramente ahí el Estado tiene que reaccionar ante un escándalo, no queremos ver eso.

Y yo le agradezco a su comisión por citar a todos los involucrados y me da mucha pena que el sector Transportes y Comunicaciones, como representante que ha firmado el contrato de concesión, no esté aquí. Me da mucha pena que el ministro de Transportes y Comunicaciones lo tome como cualquier cosa y, desde el parlamento, si nosotros sí tenemos que hacer algún tipo de interpelación, por último de control político, lo vamos a hacer, presidenta.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchísimas gracias, congresista Wilson Soto Palacios.

Y antes, solamente agradecer a todos los funcionarios que están aquí para responder, para transparentar la función de cada uno de vosotros. Y lo más importante, que sepa el pueblo que estamos siempre trabajando en un trabajo mancomunado, articulado con las diferentes áreas de las instituciones a las cuales nos debemos para un buen servicio en atender a nuestro pueblo, a nuestros usuarios.

Siendo las 4 y 56 de la tarde, se levanta la sesión.

Muchas gracias a todos por su participación. Muchas gracias, equipo, y que Dios nos bendiga. Muchísimas gracias. Hasta la próxima semana. Muchas gracias a cada uno de ustedes.

Gracias, Sofía, gracias, doctora, gracias a todos y recuerden que el proceso sigue; vamos a estar atentos y que sea lo que Dios quiera.

Muchas gracias, Defensor; gracias, IATA, y gracias a todos.

Gracias, Contraloría.

—A las 16:56 h, se levanta la sesión.