

DOCUMENTO DE TRABAJO

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024

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

LUNES 9 DE JUNIO DE 2025
PRESIDENCIA DE LA SEÑORA HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ

-A las 14:20 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.

Señor secretario técnico, sírvase pasar la lista para comprobar el *quorum*.

EL SECRETARIO TÉCNICO pasa lista:

Buenas tardes, señores congresistas y a todos los presentes.

Congresista Portero López.

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

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Congresista Luis Rodríguez (); congresista Chacón Trujillo.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).- Chacón Trujillo, presente. Muy buenas tardes, buenas tardes presidenta, buenas tardes a todos.

La señora PRESIDENTA.- Buenas tardes.

La señora RUÍZ RODRÍGUEZ (APP).- Ruiz Rodríguez, presente.

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Conforme.

Congresista Segundo Acuña, está marcando asistencia vía chat.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.- Consignar la asistencia, señor secretario, de todos los congresistas, por favor.

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Gracias.

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

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).- Señora presidenta, buenas tardes. Señor secretario, buenas tardes; con todos los colegas, buenas tardes.

Echeverría Rodríguez, presente.

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Buenas tardes, congresista.

Congresista Espinoza Vargas (); congresista Flores Ramírez.

El señor FLORES RAMÍREZ (BS).- Flores Ramírez, presente.

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Conforme, congresista.

Congresista Infantes Castañeda.

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

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Congresista López Morales.

La señora LÓPEZ MORALES (FP).- López Morales, presente.

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Congresista Montalvo Cubas (); congresista Olivos Martínez.

La congresista está respondiendo vía chat, su asistencia. La congresista Olivos Martínez.

La congresista Paredes Fonseca, se encuentra de licencia por viaje fuera del país.

La señora PRESIDENTA.- Tomarlo en cuenta, señor secretario.

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Congresista Portalatino Ávalos (); congresista Trigozo Reátegui ().

La congresista Portalatino Ávalos, está marcando asistencia vía chat.

Congresista Trigozo Reátegui ().

El congresista Valer Pinto, ha justificado su inasistencia.

Congresista Zea Choquechambi (); congresista Zeballos Aponte.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Congresista Zeballos Aponte, está respondiendo vía chat, su asistencia.

La congresista Cheryl Trigozo, está respondiendo también vía chat, su asistencia.

La señora TRIGOZO REÁTEGUI (RP).— Así es, secretario técnico, presente.

Gracias.

EL SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Bellido Ugarte (); congresista Doroteo Carbajo (); congresista Espinoza Vargas (); Congresista Montalvo Cubas (); Congresista Zea Choquechambi. **(2)**

Están presentes 12 señores congresistas, hay una licencia y una inasistencia justificada.

El *quorum* para la presente sesión es de 10 congresistas. Se tiene el *quorum* de reglamento.

La señora PRESIDENTA.— Con el cuórum reglamentario, siendo las 2 y 20 de la tarde, del lunes 9 de junio del 2025, se inicia la décima tercera sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones en la Ciudad de Lima.

Como primer punto de la agenda, tenemos la aprobación del acta de la décima segunda sesión ordinaria, realizada el lunes 02, 2025.

Si no hay observaciones, se dará por aprobada.

EL SECRETARIO TÉCNICO.— No hay observación por la plataforma Teams, congresista.

La señor PRESIDENTA.— No habiendo observaciones, el acta se da por aprobada.

Como segundo punto de la agenda, tenemos la estación Despacho.

DESPACHO

La señora PRESIDENTA.— Se ha remitido a sus despachos los documentos recibidos, enviados y los proyectos ingresados desde el 29 de mayo, hasta el 5 de junio del 2025.

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

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

Informes

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señor PRESIDENTA.- Se invita a los señores congresistas a presentar sus informes.

Si alguno de nuestros colegas quisiera tener el uso de la palabra.

señora presidenta, la palabra.

La señora PRESIDENA.- Tiene la palabra, colega Infantes.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).- Muy buenas tardes, señora Presidente.

Muy buenas tardes a los colegas y a todo el personal técnico de Transportes que se encuentran en el recinto.

Señora presidenta, yo quería hacerle hincapié sobre la reunión del día jueves 5 de junio, que se realizó la reunión de trabajo, sobre el eje vial número uno Amazonas, con la participación activa del Frente de Defensa del Eje Vial.

Nuevamente con la presencia de los señores alcaldes, tanto de Camporredondo, Yamón, Providencia y así sucesivamente de hasta Luya.

Señora presidenta, por razones de agenda, no pude asistir, pero quiero expresar mi firme respaldo y mi compromiso continuo con la lucha por hacer realidad el eje vial número uno.

La mejora de la infraestructura vial es vital para el desarrollo de nuestros pueblos, y seguiremos unidos hasta alcanzar este objetivo.

Durante la reunión, se acordaron los siguientes compromisos, por lo que invoco a todas las autoridades competentes, que tal igual como su compromiso es acá, en la capital, también debe ser su compromiso de manera perenne, a que se cumplan con lo acordado, ya que, en la capital, como vemos, el avance de muchos proyectos trascendentales, también debe ser a la par con los beneficios de nuestras comunidades.

Nosotros continuamos siendo vigilantes y firmes y unidos por el desarrollo de nuestros pueblos.

El perfil técnico del eje vial, avanza satisfactoriamente hacia la entrega de los informes 3 y 4 en el mes de julio.

2. El estudio del perfil, ha sido calificado positivamente en aspectos como fluidez vehicular y productividad, convirtiéndolo en un proyecto rentable para el Estado.

3. Se garantiza el presupuesto para el mantenimiento de la transitabilidad de todo el eje vial, durante todo el año.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Asegurar el financiamiento para la continuidad de los trabajos de troche y limpieza.

Este lunes 9 de junio, se firmará un convenio interinstitucional para dotar de combustibles a la excavadora de Guadalupe. La atención a las emergencias viales será garantizada y priorizando las intervenciones con una maquinaria pesada.

Se iniciarán gestiones inmediatas para la instalación del puente.

La señora PRESIDENTA.- Colega, se le corto el audio.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).- ¿Me escucha, señora presidente. Voy a ser breve?

La señora PRESIDENTA.- Sí, sí.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).- Sobre este avance, señora presidente, seguimos con el octavo punto que se quedó en acuerdo que se contratarán controladores de maquinaria, para optimizar el uso de los equipos del campo.

Y en el mes de agosto, se realizará una mesa de trabajo en el eje vial para evaluar el avance del perfil técnico.

El punto 10. A mediados de junio, ingresará un nuevo "pool de maquinarias" para intervenir los tramos Guadalupe, Coccocho, camporredonde, *tipsi y ocallí.

Provias Nacional realizará una inspección técnica, para verificar las carreteras a lo largo del eje vial, gestionando los permisos respectivos.

Y como punto final, Provías Nacional ratifica su confianza en el director zonal Amazonas, respaldando su gestión frente al proyecto.

Señora presidente, nosotros estamos con un claro compromiso con nuestro eje vial, de la cual yo le agradezco mucho por su impulso, por su apoyo y para que estas reuniones se lleven a cabo satisfactoriamente.

Muchísimas gracias, señora presidenta, y seguimos apoyándole su gestión.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA.- Una vez más tengo que agradecerle a Dios y a la vida, y agradecerle a ti, Mery, porque eres una persona incisiva, proactiva y entregada.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Y aquí, cuando el trabajo se hace articuladamente con un diálogo directo entre las partes que necesitan ser las que viabilicen esta necesidad, yo sí tengo que decirle gracias a la MTC, en esa articulación con nuestro viceministro Ismael Sutta y todos los funcionarios que estuvieron ahí.

Pero es importantísimo, sé que quizás ya como presidenta no lo voy a ver, pero los caminos que se quedan, se lo he dicho al ministro César Sandoval, que, por favor, los funcionarios que tienen una gran tarea, y que hemos hecho una ruta de trabajo todos los congresistas y los alcaldes, los cambios son buenos, pero a veces son dañinos, cuando no tienen la meritocracia ni la fortaleza del servicio.

Gracias, porque todavía estamos aquí en la brecha de la lucha con personas que conozco. Y espero que el próximo presidente, salte la valla que dejo yo.

Bueno, seguimos trabajando, gracias Mery.

Y comopresidenta, ya no lo voy a ver, pero sí como en el control político que tenemos, te seguiré apoyando para ver esas mesas de trabajo, que sea el camino idóneo para que nuestros hermanos de Amazonas tengan lo mejor.

¿Algún otro congresista que quiera tomar la palabra?

Como cuarto punto de la agenda, tenemos la estación Pedidos.

Pedidos

La señora PRESIDENTA.- Se invita a los señores congresistas, a formular sus pedidos. Se ofrece el uso de la palabra.

EL SECRETARIO TÉCNICO.- No hay pedidos vía chat, presidenta.

La señora PRESIDENTA.- Muy bien.

Damos la bienvenida, primero, quiero en el uso de la palabra a nuestro secretario técnico, porque ha habido unas pequeñas correcciones, más que todo a mí me han enseñado a respetar a las personas, entonces, la agenda se va a dar un vuelco para entrar de frente con los funcionarios, ya que han sido puntuales y hay un problema muy álgido que tenemos que visibilizarlo desde esta comisión, que es el aeropuerto Jorge Chávez.

Entonces, señor secretario, para dar el informe y el aviso para este viernes con los proyectos.

Tiene el uso de la palabra.

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Sí, tratándose de una sesión de carácter ordinario, la presidenta, en este caso, puede modificar la agenda

DOCUMENTO DE TRABAJO

prevista, y en este sentido, para dar prioridad al tema de fondo, que es el aeropuerto internacional Jorge Chávez.

Se posterga el debate de los cinco predictámenes que estaban agendados, para agendarse el próximo viernes en la mañana, en una sesión extraordinaria que será exclusivamente legislativa.

En tan sentido, presidenta, amparado en esta situación de sesión ordinaria, puede usted continuar con la sesión para ver el tema del aeropuerto.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor secretario técnico, pido las disculpas a mis colegas, pero todo el mundo, el aeropuerto Jorge Chávez está en los ojos del mundo, y todo el pueblo necesita respuestas, y aquí estamos todos los que sanamente estamos echando, como se dice, el arado, para que siga arando a buen puerto.

Damos la bienvenida a todos los funcionarios e invitados, antes de iniciar con los informes agendados en el orden del día, les comunico la metodología a seguir.

Primero, exponen todos los invitados, y al término de sus exposiciones, se abre una ronda de intervenciones y preguntas, que sean concisas sobre el tema, luego de lo cual, los expositores podrán responder o intervenir.

Damos la bienvenida a cada uno de ustedes, y que esta sesión se está transmitiendo a nivel de todo el Perú, y esperamos esta sesión de los avances y las respuestas que el pueblo necesita.

Como séptimo tema del orden del día, tenemos el informe del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sobre cómo inversiones sobre el aeropuerto internacional Jorge Chávez, justificación técnica de la implementación del nuevo aeropuerto Jorge Chávez, abandono del antiguo terminal aéreo, y ausencia de un plan progresivo de operación conjunta, uso del antiguo aeropuerto Jorge Chávez, planificación y ejecución de los accesos vehiculares y peatonales, coordinación con la Corpac y otras entidades en la etapa de operación.

Damos la bienvenida al ingeniero y viceministro Ismael Sutta Soto, viceministro de transportes, así como a los funcionarios que lo acompañan, entre ellos la señora Tabata Dulce Vivanco Del Castillo, presidenta del directorio Corpac, y el señor David Hernández Salazar, presidente ejecutivo de ATU.

Tienen el gusto de la palabra. No sin antes ser invitado al señor ministro, pero creo que el señor secretario técnico tiene un documento para leer o no. Sobre la excusa del señor ministro de Transportes y Comunicación. ¿llegó o solamente verbalmente?

DOCUMENTO DE TRABAJO

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Nos ha llegado un correo adjuntando un oficio, en el cual el ministro de Economía y Finanzas, que considera esta sesión bastante importante, pero por razones de no poder poner en su agenda, él está acreditando a funcionarios de la Dirección General de Presupuesto Público y a la Programación Multianual de Inversiones, que son dos directores que se han hecho presentes el día de hoy.

La señora PRESIDENTA.- Visto las excusas, tanto del ministro de Economía, como del ministro de Transportes, esta comisión se respeta, esta comisión necesita las partes que hemos dicho que vengan a exponer.

Entonces, de frente vamos con nuestro viceministro de Transportes y Comunicaciones.

Sí, tiene el señor secretario.

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Sí, disculpe, yo me estaba refiriendo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En el caso del Ministerio de Transportes, acreditado al viceministro.

La señora PRESIDENTA.- Vale, perfecto.

Tiene el uso de la palabra nuestro viceministro Ismael Sutta.

EL VICEMINISTRO DE TRANSPORTES, señor Ismael Sutta Soto.- Muchísimas gracias.

Señora presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso, Marleny Portero.

Muy buenos días, estimado congresista Wilson Soto. Muy buenos días, a todos los congresistas representantes de la Comisión de Transporte, muy buenas tardes, perdón.

A todas las personas presentes, funcionarios, colegas.

Primero, para expresar las disculpas de la ausencia del ministro de Transportes y Comunicaciones, César Sandoval. Él se encuentra en este momento, en una comisión de servicio en la región Madre de Dios, conjuntamente con el presidente del Congreso, razón por la cual no ha sido posible su presencia, no sin antes haberme indicado, estimada presidenta, de que estemos todo el equipo del Ministerio de Transportes, a efectos de que podamos brindar los alcances en referencia a la ejecución, construcción y puesta en operación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Primero, manifestar de que nosotros al asumir encargo como gestión, liderada por la presidenta Dina Boluarte, nos encontramos con una infraestructura, ya en ejecución.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Recordemos que este contrato ha sido suscrito el año 2001, y, es más, ya con adendas suscritas, una de ellas que estaba referida al TUA o a la tasa del TUA del año 2013, la adenda 7, en la cual se establecían **(3)** algunos mecanismos más para la ejecución del aeropuerto del año 2017, y otras más.

Ante esta situación, el objetivo del gobierno era o es, de que esta infraestructura que nosotros la consideramos muy importante para el desarrollo del país, tenía que ejecutarse de acuerdo a lo programado en el contrato y concesión y brindar desde el sector Transporte, de acuerdo a nuestra competencia en todas las condiciones que fueran posibles, para que ésta se pueda concluir en el tiempo establecido.

Tenemos en consideración de que este aeropuerto es, un aeropuerto importantísimo. El primer reto que encontramos, era el tema de la accesibilidad, no teníamos una accesibilidad concreta y esto estaba reflejado, incluso, en actas firmadas para establecer esta infraestructura de conectividad entre la avenida Santa Rosa y el nuevo terminal, que lamentablemente no se cumplieron en el tiempo, y asimismo, teníamos que generar un trabajo adecuado, para que una vez puesta en operación el Aeropuerto Jorge Chávez, podamos tener ese acceso ante esta decisión, es que ante esta situación es que tomamos la decisión de desarrollar una estructura momentánea modular –que es la que todos conocen– que son los puentes modulares para garantizar la conectividad.

Del mismo modo, hemos venido trabajando en diversas actividades, conjuntamente con el concesionario y con el ente regulador, que es el Ositran, buscando siempre el mecanismo, de que el proyecto se desarrolle conforme a lo que establece el contrato de concesión, y asimismo, este se concluye en el tiempo respectivo.

Han sido muchas reuniones, reuniones de trabajo entre todas las entidades del Estado, que han permitido que el día de hoy, tengamos el aeropuerto en operación. Se han presentado problemas en la operación, esto también debo de manifestar ha hecho de que inmediatamente a través de la autoridad, que es en Aeronáutica Civil, que es la Dirección General de Aeronáutica Civil, se establezcan mesas de trabajo de manera permanente, a través de estas mesas en crisis, para que podamos buscar una solución, para garantizar la operatividad del aeropuerto del nuevo terminal y consideramos que, a la fecha, este ya está en operación. Han habido inconvenientes, por supuesto, los entes correspondientes encargados de la regulación y la fiscalización están desarrollando las actividades que corresponden, a efectos de que se puedan buscar en el caso existiera, las responsabilidades que han originado de que tengamos algunos vuelos cancelados; pero, consideramos de que a la fecha, ya estamos caminando y creo que el desarrollo de la infraestructura y la operación eficiente de la infraestructura es, la imagen del

DOCUMENTO DE TRABAJO

país que se debe mostrar y que a su vez, vamos a generar mayor turismo y mayor desarrollo económico para el país.

En ese sentido, es que nosotros desde el Ministerio de Transporte, hemos estado trabajando permanentemente con todos los entes competentes, para una correcta y adecuada operación.

Dicho esto, voy a dar respuesta a alguna de las preguntas que se hicieron, o a las preguntas que se hicieron en referencia a la operación e implementación del nuevo Aeropuerto Jorge Chávez.

En referencia a la primera pregunta, justificación técnica de la implementación del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, es bueno manifestar, que el concesionario, el año 2020, como parte de la propuesta para el desarrollo y la concesión del nuevo terminal o del aeropuerto en sí, para la concesión de la operación del aeropuerto, presentó una propuesta técnica que estaba vinculado a centralizar las operaciones en un solo terminal y esto se debía efectuar cuando la demanda llegue a dieciocho millones de pasajeros. Esta demanda se cumple todavía en el año 2016; paralelamente a ello, es que se trabaja en el desarrollo de un Plan de desarrollo aeroportuario el año 2017, donde todos sabemos, incluso, se suscribe una adenda el año 2017, y se establece que este nuevo terminal tiene que centralizarse a los seis años de la entrega de los terrenos, terrenos que en el tiempo también la entidad, el Estado, tardó en entregar, lo que hizo que la ejecución del aeropuerto también tardara en desarrollarse.

La entrega de los terrenos, se cumplió en el año 2018, con lo cual, se empezó a trabajar en la infraestructura. La infraestructura inicial, tiene una... El terminal actual tiene un área de noventa mil m² y la infraestructura del nuevo terminal está llegando a doscientos diez mil m², y que a su vez el año 2026, va a llegar a doscientos setenta mil m², con lo cual, garantiza de que este terminal cumpla con todos los estándares de calidad y sobre todo, con una mirada de un *hub* aeroportuario, que va a tener un grado alto de competitividad en la región.

Esta es la imagen de cómo está ahora nuestro aeropuerto, con esa visión de la implementación de un nuevo terminal. ¿Cuál era la justificación técnica para centralizar las operaciones en un único terminal? El área de manejar una edificación única para que los pasajeros, tanto internacionales y nacionales, tengan una conexión o transferencia eficiente. También mantener las operaciones integradas dentro de un solo terminal, lo cual aumentaría la comodidad del pasajero, la eficiencia operativa de las aerolíneas y el uso eficiente del personal del aeropuerto. Y asimismo, se evitaría sobre todo, el fraccionamiento de las operaciones nacionales e internacionales en dos terminales, ya que al integrar las operaciones, se minimizaría la confusión y

DOCUMENTO DE TRABAJO

se acortarían los tiempos de traslado de pasajeros y las aerolíneas.

Más adelante, vamos a comentar, pero mucho se habla de la operación en dos terminales, y cuando efectivamente, se firmó el contrato de concesión, se habló inicialmente de la operación o centralizar la operación en un solo terminal, porque lo que se buscaba es que la conectividad entre vuelos nacionales e internacionales sea en el menor tiempo posible, lo cual generaba una adecuada competitividad, y asimismo, en el caso de funcionar dos terminales, el tema más complicado era la conectividad entre ambos.

Siguiente pregunta, por favor. Abandono del antiguo terminal aéreo y la ausencia de un plan progresivo de operación conjunta. A ver, el año 2021, pese a que ya se tenía el plan de desarrollo totalmente aprobado, el año 2021, con ocasión del COVID, ante la disminución de la demanda, LAP propone la posibilidad de la operación de dos terminales, el terminal antiguo y un nuevo terminal, pero que este, no garantizaba el requerimiento de la demanda, que inicialmente se había propuesto; es decir, la demanda que se tenía que alcanzar en el año 2025, de acuerdo a la proyección que se tenía, esto llegaba al 2035. Ahí hubo una evaluación 2021, por parte de la Dirección General de Aeronáutica, quien desestimó esta propuesta, básicamente por un tema de seguridad operacional, pero, sobre todo, porque desarrollar dos actividades en dos terminales, implica, o implicaba de que no existiera en ese momento una adecuada conectividad, lo cual, iba a generar un perjuicio a los pasajeros y a la operación aeroportuaria.

En ese sentido, es que la Dirección General de Aeronáutica desecha o rechaza esta propuesta y lo que solicita es, que se mantenga conforme a la propuesta inicial de la centralización en un solo terminal. En ese sentido, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, para conservar y mejorar su calidad de *hub*, requiere mejorar los tiempos de transferencia y/o conexión entre los vuelos de manera segura y eficiente, razón por la cual, el uso de un único terminal, nos pone a una altura en términos de conectividad, para competir con los distintos aeropuertos *hub* de la región.

El haber mantenido el uso de dos terminales, sin una conexión interna y eficiente y segura, nos hubiera puesto en una situación desfavorable para mantener la condición de competitividad de *hub* en la región, ¿qué ha generado esto? De que a la fecha, nosotros como ministerio ante esta situación y pensando en el futuro, podamos, justamente, pensar en una conectividad.

En algún momento, señora presidenta, LAP, vio la posibilidad de establecer, por ejemplo, la conectividad entre el ramal de la línea cuatro con el antiguo terminal, lamentablemente, y con el

DOCUMENTO DE TRABAJO

nuevo terminal, perdón, lamentablemente esto no se pudo concretar. Ante esta situación es que nosotros estamos viendo la posibilidad, ya estamos trabajando de echo en conversaciones con, en este caso del Gobierno francés, para garantizar esta conectividad. Primero, entre el terminal 1, la estación Quilca del ramal de la línea 4, con el terminal de pasajeros, el nuevo terminal.

Siguiente, por favor.

El uso que se dará al antiguo Aeropuerto Jorge Chávez, tomando en consideración que se trata de una infraestructura pública y estratégica. El concesionario, su propuesta técnica, que está vinculada al anexo 6, del contrato de concesión y de acuerdo a lo establecido en el Plan de desarrollo aeroportuario, aprobado en el año 2018, estableció que el antiguo terminal se convertiría en un área de desarrollo comercial.

Actualmente, por supuesto, consideramos que este Plan de desarrollo aeroportuario es, sujeto siempre de evaluación y consideramos que de acuerdo al incremento de la demanda, teniendo en consideración, de que tenemos para crecer con el nuevo terminal, pero si más aún, en el tiempo podemos ver que se requiera la utilización de este antiguo terminal, para garantizar una adecuada, para que funcione la ciudad aeropuerto como un *hub* muy competitivo, se está viendo esta posibilidad de generar una conectividad adecuada y eficiente entre el terminal antiguo y el terminal nuevo.

Como le he manifestado, en este momento, si bien está determinado como una zona de desarrollo comercial, eso es lo que se va a trabajar por el momento, si siempre pensando en que exista una adecuada conectividad y esto en el tiempo podría establecer, de que este terminal pueda funcionar como tal, en este momento, el terminal antiguo se está quedando básicamente para, como una infraestructura que está destinada para zonas administrativas.

También parte de ellos, se está quedando como para el pernocte de aeronaves, para el tema de carga logística. Hay oficinas de Corpac ahí, funcionando y como vuelvo a indicar, de acuerdo a cómo vaya la demanda, se le dará el uso más adecuado, de tal manera que, vuelvo a reiterar, le garantice una efectividad a la infraestructura dentro de la concesión.

Cuatro. Respecto a la planificación y ejecución del acceso vehicular al nuevo Aeropuerto Jorge Chávez. Como habíamos indicado, presidenta, señores congresistas, cuando llegamos nos encontramos con muchos inconvenientes que estaban vinculados a la accesibilidad. Primero, había un acta de compromiso, un acta suscrita entre el concedente y el concesionario para la ejecución del puente Santa Rosa y lamentablemente, con un plazo que no se cumplió, debido a que la entidad, en este caso Provías Nacional,

DOCUMENTO DE TRABAJO

que es la ejecutora del Ministerio de Transportes, había convocado este proceso para la ejecución del proyecto y lamentablemente hasta en dos ocasiones vía obra pública, no se había podido adjudicar, se vio la necesidad de desarrollar esta infraestructura a través de obra por impuestos, pero lamentablemente tampoco se llegó a ejecutar y teníamos el aeropuerto que se venía ejecutando, conforme a los plazos establecidos y no una conectividad.

Es por eso, que el Ministerio de Transportes tomó la determinación de colocar dos puentes modulares, puentes que se colocaron en el año 2024, y paralelamente a ellos, se hizo un trabajo para mejorar la conectividad, a través de trabajos de modelamiento, simulación para establecer rutas por las cuales se podría ingresar y salir del aeropuerto, generando el menor grado de congestión vehicular, teniendo en consideración de que la infraestructura actual es, la que existe y el desarrollo de una infraestructura más eficiente iba a llevar más tiempo. ¿Qué es lo que hemos hecho? Adicionalmente a los puentes modulares, hemos repavimentado gran parte de la avenida Santa Rosa, desde Línea Amarilla hasta la avenida Santa Rosa, perdón, la avenida Morales Duárez; desde Línea Amarilla hasta la intersección con la avenida Santa Rosa, hemos colocado sistemas semafóricos, hemos implementado señalización horizontal y vertical.

Paralelamente a ello, también hemos suscrito un convenio con la policía, para que se pueda garantizar, no solo la circulación de vehículos, sino sobre todo la seguridad, que era lo que a nosotros nos preocupaba. Y esas son las acciones que hemos desarrollado en el corto tiempo, que en este momento están garantizando un acceso hacia el nuevo terminal.

Paralelamente, también se están trabajando en algunas acciones a corto plazo, que está vinculado a la colocación de puentes temporales en la intersección de Morales Duárez con Faucett. De hecho, ya la semana que viene se están tomando ya algunas acciones para convocar un proceso sin que la ejecución genere algún tema de perjuicio en la transitabilidad vehicular de acceso al terminal, se está firmando un convenio en las siguientes semanas con la Municipalidad **(4)** del Callao, para la implementación de puentes en las intersecciones de Faucett con Avenida Argentina y con la Avenida Venezuela.

Y por supuesto, estamos trabajando en una solución definitiva para el puente Santa Rosa y el viaducto Santa Rosa. Había una incertidumbre de la ejecución del puente Santa Rosa, teniendo en consideración de que este proyecto ya había sido convocado varias veces y consideramos que lo que se hizo en su momento como Ministerio de Transportes a través de Provías Nacional, es decir, firmar una adenda con el PMO Vías, que es parte de un contrato

DOCUMENTO DE TRABAJO

de Gobierno a Gobierno, que tenemos con el gobierno francés, ya nos da la certidumbre de la ejecución del proyecto.

Es más, estamos ya en una etapa de procura para contratar al diseñador y ejecutor, porque eso es una modalidad *fast-track* de la ejecución del puente Santa Rosa y esperamos de que en este año, se adjudique ya al ejecutor y empiece a trabajar el año que viene el 2026, o enero del 2027, para que ya, perdón, en enero del 2026, perdón, para que en enero del 2027, ya tengamos el puente y los accesos. No toda la obra con los viales complementarios, pero sí ya el 2027, tengamos en operación el puente o la infraestructura que va sobre el río Rímac con los accesos hacia el mismo; Es decir, estamos trabajando en ello, y ya tenemos ya una línea de ruta ya definida, tanto para el puente Santa Rosa y para el viaducto a Santa Rosa.

Esto se complementa con lo que manifestó anteriormente, que estamos ya ad portas de buscar un mecanismo que nos permita ya tener una, digamos, a través de una adenda, a un consultor y a un ejecutor que se encargue de la construcción de un tren ligero, que nos permita garantizar una conectividad desde el terminal 1, y del ramal de la línea 4, hacia el terminal 2, que es el terminal nuevo, con lo cual tendríamos una infraestructura eficiente de acceso desde el tren y también desde por vía terrestre, a través de los viales, desde la Costa Verde hacia el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Esto se complementa con el servicio que está en este momento, bien, como un servicio de transporte, como una accesibilidad hacia los pasajeros a través del transporte público con el Aerodirecto. Tenemos cinco rutas que están trabajando; dicho sea de paso, es un trabajo articulado que tenemos entre la ATU y el LAP, para que podamos trasladar a los pasajeros, no solo pasajeros, sino trabajadores que tienen que ir hacia el aeropuerto. Hemos tenido algunos inconvenientes en estas cinco rutas, sobre todo en la línea del centro, en los primeros días, pero eso ya se está superando; hay algunos temas que, por supuesto, hay que mejorarlos, sobre todo con el tema de fiscalización, pero a la fecha tenemos aproximadamente 50 buses que están operando en las cinco rutas, con miras a que podamos implementar dos rutas adicionales, con lo cual llegaríamos a 60 buses y creo que esto sí va a satisfacer la demanda de atención, que se requiere de acceso hacia el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Hemos tenido una coordinación permanente con Corpac, con LAP y con todas las Ositran y con todas las entidades del Estado, así también con la comunidad aeronáutica, a efectos de que podamos llegar a consensos para la operación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. De hecho, a través del Ministerio de Transportes hemos convocado a diversas reuniones, para ver no

DOCUMENTO DE TRABAJO

solamente la parte exterior del aeropuerto, sino también cómo iba avanzando la parte interior; hemos tenido reuniones durante el 2024, mensualmente y ya en el último tramo del 2025, quincenalmente, para ver todos los inconvenientes que se tenían y aportas de la operación del nuevo terminal del Jorge Chávez. De hecho, también hemos llegado a unos consensos en el desarrollo tanto de las pruebas integrales y también los ejercicios individuales, que se han desarrollado para garantizar una correcta operación del terminal.

Y podemos indicar que sí ha habido de parte del sector, un trabajo coordinado con todas las entidades, buscando siempre que el nuevo terminal funcione de manera eficiente, reitero, estos inconvenientes que se han presentado, han tenido una solución en el tiempo y ha sido gracias a que todas las entidades, de acuerdo a su competencia, hayan intervenido para que podamos solucionarlos en el menor tiempo posible y en este momento, ya tengamos una operación, digamos, dentro de los estándares programados.

Eso sería, respecto al aeropuerto.

Adicionalmente, señora Presidenta, se nos pidió información respecto a una propuesta que estamos desarrollando y que hemos desarrollado hace varios años, desde el año 2023, que va vinculado al financiamiento de puentes de menores luces. Entonces, si usted indica, le comento, o esto lo dejamos en pendiente.

La señora PRESIDENTA.— No, también, porque eso es una pregunta de todos nuestros alcaldes a lo que al inicio decía con el perdón de los funcionarios, están a nivel nacional y prácticamente, la Comisión de Transportes y Comunicaciones son las que reciben todos estos pedidos y preguntas, cómo van a quedar estos puentes, todo lo que se estaba haciendo con nuestro exministro Pérez Reyes.

Entonces, esto lo están escuchando a nivel nacional y que sepan si eso va a salir o de la noche a la mañana está lista o cual Mandrake se desaparece y van a volver a salir.

Entonces, están en una disyuntiva nuestros alcaldes, a nivel de nuestros congresistas también, porque nosotros ya nos vamos a la semana de representación. ¿Y qué le vamos a decir?, ¿cómo queda la situación de esos puentes?, que ya había una lista y queremos también escuchar.

Damos la bienvenida, no sin antes a nuestros colegas Carlos Zeballos Madariaga, Guido Bellido y nuestro querido Wilson Soto. Bienvenido, colegas.

Tiene el uso de la palabra, señor viceministro.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Gracias, presidenta.

EL VICEMINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, ingeniero Ismael Sutta Soto.— Manifestar que el desarrollo de infraestructura, como esos puentes de menores luces, son prioritarios para esta gestión, teniendo en consideración de que estos puentes, que tienen una longitud entre 6 y 20 metros, realmente, mejoran la calidad de vida de los lugares más alejados del país.

En ese sentido, el Ministerio de Transportes, desde el año 2023, 2024, y este año 2025, ha gestionado recursos ante el MEF para la transferencia de estos recursos, valga la redundancia, para que los municipios distritales y provinciales puedan ejecutar directamente ellos, estos puentes de menores luces.

En el año 2022 y 2023, más de quinientos millones fueron transferidos a 23 departamentos, permitiendo la construcción de 778 puentes de menores luces. El año 2024, a través de créditos suplementario, también gestionamos los recursos por más de setecientos ochenta y cinco millones, para la ejecución de 698 puentes. En el año 2025, dentro de la Ley de Presupuesto, también se han consignado recursos por más de doscientos noventa y cuatro millones, para la construcción de 293 puentes.

Es decir, podemos manifestar que a la fecha, se han destinado por parte de este gobierno, más de mil quinientos setenta y nueve millones, para la construcción de mil setecientos sesenta y nueve, puentes de menores luces. Esto creo que es sin precedente, y es muy importante manifestar, porque esto va a mejorar la calidad de vida de muchos pobladores, que están en las partes más alejadas del país, y tienen que desplazarse sobre todo, por temas de salud y para mejorar, reitero, su calidad de vida.

Este año, nosotros hemos gestionado recursos por más de, ahí tenemos la información, no sé si la pueden mostrar, mil seiscientos veintisiete millones para una meta de mil doscientos ocho puentes, en 529 gobiernos locales. Debo indicar, que las solicitudes que hemos recibido, tienen una brecha de aproximadamente cinco mil puentes; es decir, hemos recibido solicitudes de más de cinco mil, estos han sido sujetos de una evaluación y priorización y en base a ello, hemos priorizado desde el sector, estos mil doscientos ocho puentes, por un valor de mil seiscientos veintisiete millones.

A la fecha, nosotros hemos remitido esta relación de priorización, al Ministerio de Economía y Finanzas, con el Oficio 319, del 22 de mayo, solicitando la opinión técnica, se encuentra en la Dirección General de Programación Multianual e Inversiones para su evaluación. Y en base a esta opinión continuaremos con el trámite respectivo.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, viceministro Ismael Sutta.

Damos la palabra a nuestros colegas que están aquí, si quisieran hacer alguna pregunta con respecto al tema, Carlos Zeballos, Guido Bellido y Wilson Soto.

Primero, Wilson Soto; segundo, Carlos Zeballos; tercero, Guido Bellido. Muchas gracias.

Y luego, por los que están en la plataforma.

Bienvenido, colegas, tienen el uso de la palabra.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidenta, muchas gracias, saludos al señor viceministro, a todos los funcionarios presentes y los colegas también, muy buenas tardes.

Presidenta, voy a preguntar al señor viceministro en representación de Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Hoy en día el gran problema en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es, el acceso de los pasajeros que tienen que tomar sus vuelos. Esos puentes provisionales y su ubicación no permiten un acceso peatonal.

Pregunto, ¿en algún momento habrá la posibilidad de ingreso peatonal al aeropuerto? Se tenía conocimiento que la construcción del puente Santa Rosa, que permitiría el acceso al aeropuerto, ya estaba siendo licitada, de un momento a otro, en la época del exministro Juan Silva, se paralizó la licitación y ahora tenemos puentes provisionales, que incluso dan mal aspecto a un terminal aéreo, que dice que es el más moderno de la región, según los representantes del LAP.

Pregunto, ¿cuál fue el motivo de suspensión del proceso de contratación de ejecución de los puentes?, porque pareciera que solo buscaba dar más tiempo al concesionario por retraso que tenían y además, porque la empresa no contaba con recursos económicos suficientes para continuar con la obra?

Pregunto, ¿en qué etapa se encuentra el lanzamiento del proceso para la construcción del nuevo puente Santa Rosa y cuándo se tendría terminado o acaso ya no habrá puentes definitivos?

Aprovechando también que esta las preguntas para el señor viceministro y aprovechando también que está el director general de Aeronáutica Civil, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; tengo que hacer 5 preguntas para él.

¿Qué participación ha tenido su dirección, al señor Donald Castillo, en la adenda para imponer una nueva tarifa por transferencia de pasajeros en el aeropuerto Jorge Chávez?, ¿por

DOCUMENTO DE TRABAJO

qué no se anuló en todo este tiempo esa adenda, que hace menos competitivo nuestro aeropuerto?

Pregunta 2. ¿Qué opinión tuvo su dirección sobre los diseños industriales que ha empleado el concesionario, para el nuevo terminal y que, además de ser un estilo básico industrial, no representa ninguna identidad con nuestro país milenario?

Pregunta 3. Entendiéndose, que su dirección no ve el contrato ni las tarifas, ¿cómo ve los aspectos que son de supervisión de su competencia como la seguridad del vuelo? Pero las filtraciones de agua en los espacios y el aspecto del terreno eriazos, sin vegetación, ni paisajismo en los alrededores?, por qué no los han observado.

Pregunta 4. ¿De quién es la responsabilidad de la ejecución de las pruebas ORAT?

Pregunta 5. ¿Quién supervisa la ejecución de las pruebas ORAT?

Señora presidenta, eso sería por el momento, las preguntas correspondientes al viceministro y al señor Donald Castillo. Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, congresista Soto.

Le parece que termine los congresistas, para que puedan luego dar las repuestas, le parece con su permiso de usted.

Tiene el uso de la palabra, nuestro representante de esa hermosa región de Puno, Carlos Zeballos Madariaga.

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (BDP).— Muchas gracias, señora presidenta, saludar a todos los congresistas, miembros de la comisión y asimismo a todos los invitados que se encuentran acá, del Ministerio de Transportes, Ositran y los funcionarios del LAP.

Señora presidenta, a través de la Mesa, la pregunta que todos nos hacemos, ¿qué va a pasar con el anterior terminal aéreo?, qué va a pasar con el otro aeropuerto, no se ha dicho nunca.

He escuchado una noticia, cuando lo vimos declarando acá al representante de LAP, indicaron que ellos habían hecho una propuesta para que ambos terminales sigan funcionando, ¿quisiera que se nos diga, por qué no se ha recogido esa propuesta de la concesionaria?, ¿cuál es el motivo, sabiendo de que el terminal, hoy que ya no está en funcionamiento tenía toda la capacidad de poder seguir en funcionamiento?, para evitar todos estos problemas y por qué no se hizo una programación que vaya, como se dice paso a paso para que esto vaya funcionando de mejor manera, (5) sabiendo las deficiencias que tenía ya el aeropuerto.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Si bien la marcha blanca empezó, inició, con un proceso en el cual se dieron óptimos resultados, pero no eran los esperados. Si bien el aeropuerto está diseñado para ser lo más funcional posible, hoy los que estamos utilizando no lo vemos de esa manera. ¿Será por falta de costumbre o simplemente será porque falta señalización? Falta probablemente un tema mucho más de información, sobre todo para el ingreso. Y como bien lo dijo ya el congresista Wilson Soto, ¿qué pasó con los contratos que se cayeron desde la época del ministro Silva? ¿Por qué no se retomaron en su momento cuando se asumió la nueva gestión? Y, esto es responsabilidad, porque cuando teníamos ya todo listo dentro del aeropuerto no teníamos los accesos terminados, y hoy hemos hecho pues obras prácticamente paliativas para poder solucionar el problema, obras complementarias que hoy se necesitan.

Entonces, este es un problema, señora presidenta, que se está haciéndonos quedar mal a nivel internacional. Muchos de los congresistas que han estado fuera nos comentaban que esto se escuchaba en Panamá, se escuchaba en Estados Unidos, se escuchaba en Europa y eso es lamentable para nosotros, porque es un perjuicio para el sector Turismo. Porque lamentablemente seguimos sólo teniendo un solo terminal terrestre que recibe vuelos internacionales, salvo que creo que, por ahí Cusco, no sé si me equivoco, creo que recibe también algún vuelo internacional, pero que yo sepa solamente el Jorge Chávez es el que recibe vuelos internacionales.

Entonces, este tema, señora presidenta, agrava mucho más la situación en la que estamos hoy en día. Y un punto más, como técnico y especialista en asfaltos, como ingeniero civil. Cuando hemos aterrizado en la nueva pista de aterrizaje, hemos sentido los golpes en el momento que el tren hace contacto con la pista de aterrizaje.

Entonces, hay que hacer un análisis y acá está OSITRAN para que nos informe, ¿qué análisis ha hecho con respecto al tema de la carpeta rodadura de la pista de aterrizaje?, ¿por qué esos bacheos?, ¿por qué ese sonido?, inclusive al momento de partir, ¿qué informe nos tiene al respecto? Y, sobre todo, señora presidenta, aprovechando que también está OSITRAN, ¿qué ha hecho OSITRAN para prevenir todos estos problemas?, que es responsabilidad de ellos. Es responsabilidad de ellos lo que está ocurriendo en este momento, porque esto se tuvo que prevenir y no hacer quedar mal al país, porque en realidad está quedando mal el país por el pésimo servicio que hoy estamos dando en el terminal aéreo.

Y, para los del LAP, señora presidenta, que también sinceren, ¿cómo está su tema financiero?, ¿qué es lo que está pasando? Tienen la capacidad suficiente para afrontar estos retos, porque

DOCUMENTO DE TRABAJO

se dice que la obra está culminada al 100%, sin embargo, ayer que llegué de Juliaca justamente, hemos podido ver obras todavía que se siguen realizando dentro del aeropuerto. Movimiento de tierras, inclusive hasta campamentos había dentro.

Entonces, ¿qué se está escondiendo? Se está diciendo la verdad, que el terminal está terminado al 100%. Entonces, hay cosas, señora presidenta, que se tiene que decir acá. Y, si no hay la capacidad, se debió hacer en su momento y no llegar a este papelón que estamos haciendo a nivel internacional.

Nada más, señora presidenta.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, congresista Carlos Zeballos.

Tiene el uso de la palabra nuestro congresista Guido Bellido.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Muchas gracias, señora Presidenta, por su intermedio, un saludo muy especial al viceministro, a todo el equipo del MTC, a los de OSITRAN y también a los de LAP y a los colegas congresistas que nos acompañan.

Presidenta, lo que está pasando en el aeropuerto es terrible. Yo llegando de Cusco, estimada presidenta, he estado media hora, un poco más, sin poder bajar del avión. O sea, y cuántas personas, incluso hasta puede haber situaciones de salud, porque hay gente que quiere viajar, que quiere conectar. Es un desorden total lo que está pasando y creo que hay responsables, señora presidenta.

¿Cuáles son las acciones que ha tomado OSITRAN?

El día de hoy nos tendrá que decir. ¿Quiénes son los responsables? Hay que entender que el país no es tierra de nadie para que se pueda hacer lo que uno le da la gana. En todo caso, trasladamos la pregunta al MTC ¿Cuáles son las acciones que han desarrollado? ¿Cuál era la necesidad de trasladar?, cuando en el otro aeropuerto con las capacidades, o sea, si nosotros comparamos el servicio en el anterior aeropuerto a esta, esto es un desastre, o sea, el anterior servicio no se tenían ese tipo de problemas, el aeropuerto estaba operando en condiciones regulares, ¿cuál era la desesperación de trasladar? ¿Acaso es que la inversión que supuestamente se ha implementado querían inmediatamente recuperar con esas tarifas de transferencia de pasajeros y otros?, un servicio pésimo, presidenta, pero a mayor costo para cada pasajero. Eso es terrible.

Ahora, yo quisiera preguntar, señor viceministro, ¿cuál es el patrón, digamos, para recepcionar la obra?, ¿cuál es el

DOCUMENTO DE TRABAJO

expediente?, ¿cuál es el que dice qué tipo de aeropuerto te tenían que entregar?, ¿con qué dimensiones?, ¿cuáles son las salidas? En cualquier trabajo te dicen esto es el parámetro y la instancia que tiene que verificar cada uno de sus parámetros, se supone no lo ha hecho.

Y, los funcionarios responsables ya están con procedimientos administrativos, ya están en Fiscalía, ¿dónde están?, ¿qué es lo que está haciéndose? Porque aquí hay responsables, porque cada quien recibe una remuneración y para la cual tienen que cumplir evidentemente, estimada presidenta.

Entonces, lo que sí se ve es que el aeropuerto no es como decía, que al 99% estaba. Hoy, si nosotros vamos a verificar el aeropuerto, vamos a encontrar casi todo el primer piso cerrado. Y está con desmante, está con saquillos, hay ahí herramientas y es todo un desorden.

Y, en esa situación vamos a aperturar un aeropuerto presidenta. En ¿qué momento? y es más, tienen que complementar y prácticamente si nosotros y eso también, porque es importante el parámetro, con qué expediente se ha adjudicado ya ha dicho, este es el aeropuerto, qué vas a hacer, listo empezamos a trabajar.

Se supone ha habido un cambio, presidenta, porque los medios periodísticos que presentan un determinado expediente, incluso el acabado es totalmente distinto.

Hoy ves el aeropuerto parece una zona de campamento precario. Toda la parte del techado, eso cuando se presenten ciertas precipitaciones, que regularmente no se presentan, pero si se presentara la situación va a ser crítica. Porque si bajo estas condiciones, por ejemplo, fuera en la región del Cusco, eso no aguanta ni una semana, ni una lluvia, ¿no?

Entonces, el tema es muy delicado, presidenta. Yo creo que es importante incluso de determinar una Comisión Fiscalizadora para que nosotros determinemos realmente si han cumplido o no, y determinar responsabilidades penales y civiles a las personas que han estado vinculados a este tema. Desde el primer momento, porque no puede ser posible afectar tanto a la gente.

Imagínense, hay vuelos que se han suspendido. Ahora qué necesidades había para poder cerrar el 100% y trasladar hasta el progresivo, vuelos internacionales en este otro lado, vuelos nacionales en la otra pista de aterrizaje.

Entonces, yo creo que aquí hay, presidenta, responsabilidades y motivaciones sobre todo muy cuestionables de llevar a un aeropuerto que no está culminado, precario, porque alguien tiene que decir, vas a arrancar en este momento, pero cuando ya esté al 100%.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Felizmente no tenemos accidentes. ¿Qué pasaría si hay accidentes? Entonces y lo último, o sea, tan curioso que cuando nosotros hemos preguntado, hemos estado media hora o más de media hora varados, prácticamente como rehenes, mejor nos hubieran tomado alguien dentro del avión después de haber aterrizado. Presidenta, nos indicaron que simplemente no había unidades móviles para que nos trasladen. Eso era el tema. O sea, ni siquiera previsto en todo caso ¿cuántos aviones van a aterrizar?, ¿cuántas unidades que trasladan van a tener a la disponibilidad? Yo creo que es una irresponsabilidad grande, presidenta.

Como una acción inmediata, creo que se debe formar una Comisión Especial para determinar los niveles de responsabilidad y los funcionarios tienen que responder.

Muchas gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, Congresista Bellido.

Y, es muy importante, ya para qué tantas comisiones especiales, ya estamos llenos de comisiones especiales. Yo creo que aquí tenemos la Comisión de Fiscalización, en donde hoy día yo estaba en el aeropuerto, hoy día le hice la invitación a nuestro colega Burgos y lamentablemente no pudo ir, pero hemos estado. Agradecer a OSITRAN a Indecopi, que hemos estado caminando ahí y hemos visto.

Yo también he pasado como mi colega Bellido, se lo decía el señor Juan José, la primera vez, justo me tocó venir el día domingo, veníamos de la semana de representación, y me quedé casi 45 minutos dentro, porque no había quienes pusieran las fajas y todo eso, y eso le ha pasado a Luque, le ha pasado a varios e incluso a Guido Bellido.

Entonces, yo creo que sí tiene que haber una investigación, sí. Pero ese día era un caos, no había señalización. Hoy día he ido y he encontrado ya mejoras. Hemos estado ahí viendo, Contraloría tampoco pudo ir, pero hay que hacer la chamba y la chamba de fiscalización es muy importante, porque como lo dice nuestro colega Bellido. Yo venía ese día de Lambayeque, venía con dos personas que venían para su terapia de oncología y otro niño lo traían para un análisis fuerte que le iban a hacer al cerebro. Está la desesperación, el perder la cita y todo eso, y ahora pues los taxis también se lo decía el señor Juan José hoy día, y a Elisa le decía, están tan abusivos, 120, 150 soles te cobran, ¿y quién fiscaliza eso?

Entonces, debe haber más demanda. La gente que viene de Apurímac, de Puno, de Ayacucho, que vienen no por hacer compras, sino por salud, vienen con lo mínimo y para salir de ahí hasta acá. Entonces, hay cosas que tenemos que mejorar.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Tiene el uso de la palabra el congresista Soto, y luego después él viene nuestra vicepresidenta Magaly Ruíz.

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

Quiero complementar mis preguntas. Seguramente las respuestas van a ser de todos en conjunto.

También quiero hacer preguntas para los representantes de ATU.

Este fin de semana los medios de comunicación emitieron reportajes que daban cuenta del pésimo y deficiente servicio del transporte especial de pasajeros que requieren ingresar al aeropuerto para tomar sus vuelos.

De la declaración prestada por el representante de la concesionaria LAP, esta es una responsabilidad únicamente de la ATU, porque la ATU se habría encargado de contratar a las empresas de transportes que se encargarían de llevar a los pasajeros al aeropuerto.

Se ha evidenciado que cobran diferentes montos los buses no pasan lo probable indicado originando que los pasajeros pierdan sus vuelos. Suben pasajeros que no van precisamente al aeropuerto, los paraderos no están acondicionados especialmente para las personas que viajan con maletas exponiéndolos a robos o accidentes.

Pregunto, para ATU, ¿cuánto es el valor del pasaje hacia el aeropuerto? ¿Por qué no existe un adecuado control en los horarios de paso por los paraderos establecidos? ¿Por qué se permite que otros pasajeros que no van al aeropuerto también usen este servicio? ¿Por qué los paraderos no están debidamente acondicionados? ¿Habría la posibilidad de ingreso peatonal al aeropuerto? También, eso sería las preguntas para ATU y para OSITRAN para la señora Zambrano

OSITRAN es el encargado de velar por el cumplimiento del contrato que se ha evidenciado que, durante la construcción y funcionamiento del nuevo terminal aéreo, la concesionaria ha tenido incumplimientos.

Asimismo, la representante de OSITRAN señaló que el aeropuerto se entregaría por etapas, lo cual no está establecido en el contrato.

Asimismo, ayer el representante de la LAP indicó que del pago de la TUUA de transferencia para pasajeros nacionales, el 50% se le entregará al Estado y que ellos solo obtienen tres dólares para cubrir los servicios que prestan.

DOCUMENTO DE TRABAJO

De igual forma, la presidenta de OSITRAN señala que ella solo ve el concesionario y el Estado cumplan el contrato, pero que no pueden decidir nada. De ello, dependería que su trabajo no tiene mayor sentido. **(6)**

Pregunto, ¿cuántos procesos sancionadores ha iniciado OSITRAN y cuántas multas o responsabilidades ha determinado al concesionario LAP durante todo este tiempo? ¿En qué parte del contrato se encuentra establecido que LAP entregaría el aeropuerto por etapas o partes? y ¿cuándo se entregaría en su totalidad?

Si la tarifa se paga por un servicio efectivamente prestado, según el representante de LAP, este asciende a tres dólares en caso de la TUUA transferencia para pasajeros nacionales. ¿Cuál es la base legal para que el Estado gane cuatro dólares de los pagos que harían los pasajeros nacionales? ¿Por qué OSITRAN tendría que ganar el 1% de los pagos que harán los pasajeros nacionales?, si además de las declaraciones que hace su presidenta, esa identidad prácticamente no hace nada.

También, paralelamente, quiero preguntar al Gerente General de LAP. Voy a hacer seis preguntas. La pregunta 1. Cuando LAP pide operar las dos terminales el año 2021 y 2022 era porque tenían problemas financieros, es decir, porque no han tenido liquidez.

La pregunta 2. ¿Cuánto del TUUA para pasajeros nacionales en transferencia es para LAP y ¿cuánto para el Estado?

La pregunta 3. ¿Considera que los siete dólares que pagarán los pasajeros nacionales es razonable?

La pregunta 4. ¿Como solucionarían el problema actual del servicio deficiente que prestan los buses que llevan a los usuarios al aeropuerto?

Pregunta 5. ¿Pensaron en algún momento pasar por un proceso de resolución del contrato debido a los incumplimientos contractuales?

La pregunta 6. ¿Se podría dejar sin efecto el cobro de siete dólares a los pasajeros nacionales en transferencia?

Y, quiero terminar, señora presidenta, muchas gracias, por la paciencia.

En el año 2018, 8 de noviembre LAP ha hecho un comunicado, qué dice, quiero leerlo textualmente: Así lucirá el nuevo Jorge Chávez, el diseño preliminar cuenta con terrazas que le brinda un aspecto mucho más moderno. ¡Ah!, qué moderno, ¿no?, y paisajística. Un hecho ligero que permitirá tener una iluminación natural y adecuada, áreas verdes y mejorará que

DOCUMENTO DE TRABAJO

mejorarán la experiencia de los pasajeros. Un aeropuerto de primera clase.

¡Ah!, mira qué bonito, hemos visto que todo han terminado con la supervisión de OSITRAN en toda la región, nos dice.

Entonces, eso es todo lo que tengo que decir, señora presidenta. De verdad que como congresista de la República aquí presente con el congresista Bellido, con el congresista Zeballos, mi persona, nosotros siempre vamos a estar vigilantes y quizás aquí desde el Congreso también. Bueno, que formemos una Comisión Investigadora sobre este tema, porque es importante todos los hechos desde el año 2000 en adelante, que se sepan la verdad.

Aquí, de verdad lejos de la modernidad, todos los usuarios, después que han inaugurado el nuevo aeropuerto con bombos y platillos, la verdad que más que celebrar, creo que hemos pasado todos los usuarios con muchas penurias, señora presidenta.

De verdad que yo también tuve la oportunidad de viajar a varios países, pero un aeropuerto y en el techo, por ejemplo, es súper moderno, no como un aeropuerto que nos ha dejado un aeropuerto como si fuera un techo de ferretería, así está.

Entonces, yo creo que, desde el Parlamento, señora presidenta, bajo su presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, y bueno, que usted convoque a todos los representantes y aquí pues hay que decir las cosas como son, frente a frente, ¿no es cierto?

Entonces, para terminar, yo he leído el contrato de concesión del año 2000. En ninguna parte dice, por ejemplo, en dos aspectos podían modificarse el contrato, en numeral 24.7, por un caso de endeudamiento o por cambios tecnológicos. Después aparece la adenda 6. Si uno lee el objeto de la adenda 6, señores congresistas, los medios de comunicación, ¿qué dice? El objeto, dice que es para la entrega de terreno, y por aspectos técnicos y operativos. ¿En dónde dice?, ¿en qué parte dice que van a implementar el TUUA de transferencia? Eso, por ejemplo, lo que aprobó la tarifa, OSITRAN obviamente es en perjuicio de miles de usuarios y eso de ninguna forma desde el Parlamento nosotros podemos permitirlo.

Muchas gracias, presidenta.

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

Tiene el uso de la palabra nuestro colega Guido Bellido y le damos la bienvenida a nuestra colega congresista Edhit Julón, representante de esta hermosa región de Cajamarca.

DOCUMENTO DE TRABAJO

También le damos la bienvenida y saludar la asistencia de los jóvenes parlamentarios del Parlamento Joven, Daniel Murrieta, Andrés García, Rosa González, Lucía Aliaga, Leslie Arrieta, representando las regiones Tumbes, Trujillo, Arequipa, Lima, Lima Provincia y Ucayali.

Gracias por estar acá, colegas representantes del Parlamento Joven.

Tiene el uso de la palabra nuestro congresista Guido Bellido, luego viene Magaly Ruíz, Edward Málaga y Cheryl Trigozo.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Sí, estimada presidenta.

Con los colegas congresistas y con los presentes, quiero mostrar una preocupación. Si yo estoy planteando, presidenta, una Comisión Investigadora, no es broma, es serio. Es por los grados y los niveles de irresponsabilidad que se evidencia.

Cualquier persona en este momento va al aeropuerto, por todo lado va a haber deficiencias. Y ¿por qué no lo planteamos que la Comisión de Fiscalización pueda acoger este tema? ¿Sabe qué, presidenta? Lamentablemente la Comisión de Fiscalización no puede traer a los funcionarios y a los responsables de grado fuerza, usted lo sabe muy bien y la Comisión de Fiscalización es prácticamente una comisión que no tiene los niveles o la herramienta para poder sentarlos a los responsables y recabar la información que requiere.

Hoy los gobernadores regionales y muchas autoridades que son citados, sencillamente se zurran y no participan.

Entonces, hay esa limitación. Por eso es importante tener una Comisión Especial, mientras que una Comisión Especial si tiene la posibilidad de traer a los funcionarios y a todos los involucrados de grado fuerza, señora presidenta.

Ahora, si nosotros vemos todo el servicio desde la óptica y la mirada del consumidor, o sea, del pasajero, reitero el tema es terrible, parece que el aeropuerto se ha convertido en un centro de negocio, pero ya con una angurria tremenda que ni siquiera tú puedes pedir tu taxi aplicativo, porque no le dejan ingresar, se encarga la ATU y la Policía de hostigar y prácticamente no quieren, no le permiten.

Entonces, ni siquiera es libre para poder acceder. Mientras que antes con 20 soles, con una carrera de 20, 25 soles llegabas a la puerta y caminabas 100 o 200 metros para acceder al aeropuerto, hoy eso se desapareció. Hoy es casi sólo el transporte, presidenta, el doble de lo que vas a pagar por el vuelo, con todas las tarifas y demás, o sea, ¿cómo podemos convertir en esa situación y los tiempos?

DOCUMENTO DE TRABAJO

Entonces, creo que, presidenta, necesariamente tenemos que ir a que se conforme una comisión y, además, que se determinen las responsabilidades.

Y por su intermedio, estimada presidenta, saludar al doctor Gutiérrez Defensor del Pueblo que nos acompaña y seguramente los usuarios y demás, a la Defensoría del Pueblo también ya han puesto en conocimiento de todas estas irregularidades que se han encontrado y que se vienen evidenciando cada día, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, congresista Guido Bellido.

Y, damos la bienvenida a nuestro Defensor del Pueblo, doctor José Gutiérrez.

Tiene el uso de la palabra nuestra vicepresidenta Magaly Ruíz.

Doctora, vamos a darle pase, porque está aquí presencialmente nuestra colega Edhit Julón.

Tiene luz a la palabra.

La señora JULÓN IRIGOÍN (APP).— Gracias, presidenta.

Muy buenas tardes, saludar por su intermedio al viceministro y a todos los funcionarios quienes le acompañan el día de hoy. También la presencia de nuestro Defensor del Pueblo.

Señora presidenta, por su intermedio quisiera hacerle algunas preguntas al viceministro.

A la fecha está pendiente la asignación de recursos asignados para el mantenimiento periódico de nueve municipalidades. Tenemos también aquí la presencia del alcalde provincial de Celendín, quien nos ha visitado hacia nuestro despacho la gran preocupación que existe, que tiene como origen la publicación del Decreto Supremo 235-2024 del Ministerio de Economía y Finanzas, mediante el cual se autorizaba la transferencia a favor de los gobiernos locales para financiar la ejecución de gastos para proyectos de inversión en infraestructura vial y mantenimientos periódicos que corresponden al programa de apoyo al transporte subnacional, en marco del establecido de la Ley 31953, Ley del Presupuesto del 2024.

Señora presidenta, sin embargo, estos recursos fueron revertidos en su totalidad debido a que la transferencia se hizo efectiva a fines del mes de noviembre del 2024, lo que hizo materialmente imposible que se puedan llevar a cabo los procesos respectivos para comprometer y ejecutar dichos recursos.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Es de resaltar que la población de estas localidades tomó conocimiento de que se suscribieron convenios entre los gobiernos locales y Provias Descentralizado en el mes de noviembre, perdón en el mes de diciembre, lo que generó una expectativa y posterior preocupación al no hacerse efectiva la ejecución de estos mantenimientos, ya que, por ejemplo, tenemos el caso de la carretera Celendín-Patarume-Huasmin en la región Cajamarca, la cual se encuentra prácticamente intransitable debido a la ejecución sufrida por las recientes lluvias que azotaron dicha región, siendo necesario y urgente destinar los recursos para la pronta ejecución de estos mantenimientos.

Señora Presidenta, por su intermedio, esperemos que tome en este caso, el Ministerio de Transportes, porque en varias oportunidades ya el alcalde provincial de Celendín ha visitado Provias Descentralizado y el ministerio, pero a lo cual no tiene respuesta hasta el momento.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, colega.

Y, decirle que mañana tengo la primera reunión cara a cara con el nuevo ministro. Si gusta su alcalde que se quede para mañana. Yo mismo voy a estar con ellos a las seis de la tarde en punto. Y, poder poner en tapete y ya también nuestro viceministro ha tomado apunte.

Pero, si usted también nos quiere acompañar, pues viene, porque tener ahorita a un ministro a veces con tanta burocracia, pues vamos a verlo, porque yo también estoy muy preocupada por todo lo que ha quedado y como le digo, a los cambios abruptos de funcionarios el que pierde es nuestro pueblo. Y, si somos ahí mujeres guerreras, pues vamos mañana, seis de la tarde con su alcalde que se conecte con mis asesores para que dé el tema, y estamos ahí, como dice, agrandamos la agenda.

Gracias.

Tiene el uso la palabra Magaly Ruíz, representante y vicepresidenta de esta comisión.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Presidenta, se ha retirado la congresista Magaly y continúa el congresista Edward Málaga, luego la congresista Cheryl Trigoso, y luego la congresista Kelly Portalatino.

La señora PRESIDENTA.— Vale.

Colega Edward Málaga tiene el uso de la palabra.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El señor MÁLAGA TRILLO (NA).— Muchas gracias, presidenta, estoy en ruta, quiero mandarle un saludo también a todos los miembros de la comisión, a los invitados.

Vengo de visitar el aeropuerto, acabo de estar ahí, probablemente después de usted. Y, la conclusión principal es que efectivamente, el Congreso tiene que hacer uso de todas las herramientas que dispone para hacer la fiscalización adecuada.

Coincido con la necesidad de una Comisión Especial o darle facultades a la Comisión de Fiscalización, pero también tomar las medidas de control político necesarios, como, por ejemplo, una eventual interpelación al ministro de Transportes y Comunicaciones, las respuestas que ha dado el señor viceministro y lo saludo por su intermedio, no han sido satisfactorias, son prácticamente respuestas de manual, pero lo que vemos en la realidad quienes estamos visitando el terminal es vergonzoso. Este aeropuerto no está a la altura de las expectativas, es el primer terminal aeroportuario del país, es nuestra imagen, es nuestra puerta de entrada y no se ha presentado la propuesta, digamos, de una manera que se pueda decir que compite con otros aeropuertos regionales como, por ejemplo, el Aeropuerto de El Dorado de Bogotá o el Aeropuerto de Quito quienes han tenido la oportunidad de ir a verlos, se lo llevan de lejos de encuentro.

Y, no estamos hablando solamente de los problemas operativos que ya se han repetido en los medios de comunicación hasta el cansancio, (7) sino que hay que ver simplemente entrando el tema de los accesos de los puentes, por ejemplo, uno pasa a los puentes, pasa el primer óvalo y lo que uno puede divisar es un tremendo terreno eriazo, es decir, tierra y polvo que es una imagen espantosa realmente para el turista que llega al país, y luego cuando te acercas al terminal ves que han construido un Hotel Windham, una torre, un edificio en medio de la fachada del aeropuerto. Es decir, ni siquiera se puede divisar completamente la fachada del aeropuerto, lo cual sugiere que había problemas también de diseño y de planificación. Y, luego cuando entras a los terminales, usted lo ha visto esta mañana, presidenta, no sé si he tenido oportunidad de acercarse a las salas de embarque. Las salas de embarque en particular las de vuelos internacionales están recludas, las nacionales también, es decir, el pasajero que entra a estas salas tiene que cambiar de nivel para poder llegar a la sala, y una vez que está en la sala no tiene manera sencilla de poder salir a los servicios higiénicos o a comprar cualquier servicio, un café, por ejemplo, porque todo está alejado.

Entonces, hay un problema también de accesibilidad. Los tiempos de traslados son bastante largos, los corredores son inmensos, yo no sé si esto está planificado para personas con discapacidad o con problemas de accesibilidad, porque aparentemente ese no es

DOCUMENTO DE TRABAJO

el caso y todo esto da pues una impresión de que sea quizás mal barateado la obra o se ha querido o se ha pretendido ahorrar. Se ha entregado quizás al 99%, pero es un 99% que no satisface, presidenta, porque la imagen tampoco es buena.

Si usted compara la calidad de los materiales, el nivel de limpieza que existía en el antiguo Jorge Chávez comparado con este nuevo aeropuerto, son muy distintas. Yo en las dos horas que he estado en este terminal, esta parte de mi visita, no he podido ver flotillas de mantenimiento, haciendo el mantenimiento a los baños que están cerrados por problemas de deterioro o limpiando, incluso los pisos que parece que los materiales también son de muy baja calidad, se ensucian rápidamente, no da una imagen realmente acorde con lo que se espera.

Yo creo que muchos centros comerciales de la ciudad de Lima probablemente superan en calidad, infraestructura y materiales a este aeropuerto.

Entonces, por lo tanto, con esta impresión y estas conclusiones que me vengo llevando, presidenta, yo creo que debemos promover efectivamente una acción a nivel de comisión, ya se determinará si es una Comisión Especial o no, para investigar todo lo sucedido desde el 2001 en que se firmó el contrato, porque han sido sucesivos gobiernos, sucesivos presidentes y premier que están a cargo de OSITRAN, no hay que no hay que olvidarlo, encargado de supervisar el avance y la calidad de las obras.

¿Por qué?, por ejemplo, se apresuró la inauguración del aeropuerto si no estaban los accesos y no van a estar los accesos viales hasta dentro de dos años todavía. ¿Por qué?, no se coordinó con los consorcios franceses, entiendo, para que la comunicación con el aeropuerto sea planificada y construida al mismo tiempo, no dos, tres años después. Esto es sumamente preocupante, además, del problema de la Línea del Metro que va a llegar al otro aeropuerto. Se nos ha dicho el viceministro, sí, que se va a concesionar todavía o se va a poner, entiendo, a concurso, una obra para unir esta línea que llega al antiguo terminal, al nuevo terminal. Eso debió hacerse mucho tiempo atrás cuando ya se sabía que no se iba a contar con el antiguo terminal.

Así que, presidenta, yo quisiera también trasladar un par de preguntas.

La primera es, si ha habido presión del presente gobierno para inaugurar esa obra cuando no estaba todavía en condiciones de ser inaugurada y con presiones políticas me refiero a la presidenta Boluarte y al expremier Gustavo Adrianzén.

En segundo lugar, yo quisiera saber ¿cuál es la responsabilidad del exministro Pérez Reyes?, porque él está en una zona bastante cómoda, al haber sido transferido del Ministerio de Transportes

DOCUMENTO DE TRABAJO

y Comunicaciones, ahora al Ministerio de Economía, él ya no es políticamente responsable y no tiene que dar ninguna explicación. No se le puede interpelar, no se le puede censurar, por todo este tramo último que ha redundado finalmente en la entrega de la obra a la ciudadanía.

Entonces, me parece importante si es que una Comisión Especial toma el caso, que se determine también la responsabilidad del exministro Pérez Reyes y los ministros que lo antecedieron.

También presidenta, me parece importante que en todo esto toda esta evaluación que se está planteando se determine concretamente los roles, las funciones, las posibles faltas y las sanciones corresponden a todos los involucrados. En primer lugar, al MTC que es una de las partes del contrato, a LAP que es la otra parte del contrato y a OSITRAN, que efectivamente, pues tenía una o tiene una función de fiscalización y un deber de informar al respecto.

No nos queda claro, por qué tantas fallas y tantas irregularidades se han pasado de largo y hemos tenido que conformarnos con este aeropuerto que, repito, presidenta, no le hace honor a nuestro país, no da una buena imagen y más bien se siente como que nos han dado una suerte de aeropuerto de consuelo, un aeropuerto tercermundista que, si estamos tratando de competir en la región, no nos va a llevar a ningún lugar en términos de competitividad.

Quizás, como ha dicho el viceministro, de acá a unos años, a medida que vayan avanzando las operaciones, llegue a una situación de competitividad por el tamaño y la modernidad de la infraestructura básica, pero el servicio, la imagen, los materiales, la imagen que da hacia afuera, el tipo de infraestructura que ofrece de conectividad está definitivamente a la altura de ser el primer terminal de nuestro país, Presidenta.

Así que, ojalá que en lo sucesivo, en lo que queda de esta sesión, se puedan aclarar alguna de estas dudas, pero desde ya quisiera comprometerla a que usted lidere como presidenta de esta comisión, los pasos siguientes para determinar las responsabilidades políticas y buscar también una solución, ya sea una adenda, ya sea un cambio al plan aeroportuario, ya sea recuperar la operación del terminal antiguo, porque imagínese un terminal que está perfectamente habilitado y con todas las experiencias que ha tenido a lo largo del tiempo, y ya le digo, con una imagen y una calidad de materiales superior a la que se ve en el terminal nuevo, no debería estar condenado a ser simplemente un centro comercial.

Yo creo que tenemos que aprovecharlo, tenemos que planificar, no es excusa que en el 2020 la pandemia haya hecho que el peso la

DOCUMENTO DE TRABAJO

carga de turistas y pasajeros haya disminuido, porque obviamente a lo que aspiramos es a crecer y tendríamos que ver qué pasa en los 10, 20, 30 próximos años para poder tener una idea del tipo de infraestructura que debemos mantener vigente. No vaya a ser que de acá a 20 años alguien diga oye, pero este aeropuerto ya nos está quedando muy pequeño, ¿por qué no utilizamos antes? ¿Por qué no fuimos capaces de decidir por la utilización del terminal antiguo?

Bueno, eso sería en conciso, presidenta, ojalá que alguna de estas dudas se pueda resolver.

Muchas gracias, por su atención.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, colega Edgar Málaga.

Estando al pedido de los congresistas Wilson Soto, Guido Bellido, Edward Málaga, solicitaría al Pleno facultades de Comisión Investigadora.

Vamos a someter a la votación al pedido de nuestros colegas congresistas.

Señor secretario Técnico.

De aprobarse el pedido, el equipo técnico va a elaborar la moción para solicitar al Pleno.

Vaya al voto.

El SECRETARIO TÉCNICO pasa lista para la votación nominal:

Se va a consultar a los señores congresistas la aprobación para a través de una Moción de Orden del Día, se dé facultades de Comisión Investigadora para la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

En la redacción del texto se establecería el plazo y lo que sí queremos dejar constancia es que aprobada en una comisión, la facultad de Comisión Investigadora esta alcanza inclusive hasta dentro del receso parlamentario y continúa esas facultades con la nueva presidencia que se instale en el mes de agosto. ¿Correcto?

Entonces, vamos al voto.

Congresista Portero López.

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

DOCUMENTO DE TRABAJO

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Ruíz Rodríguez (); congresista Chacón Trujillo (); congresista Acuña Peralta (); congresista Acuña Peralta (); congresista Bellido Ugarte.

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

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Doroteo Carbajo (); congresista Echeverría Rodríguez ().

Raúl Felipe Doroteo está votando a favor, vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su votación.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Echeverría Rodríguez (); congresista Espinoza Vargas (); congresista Flores Ramírez ().

El congresista Acuña está a favor, vía chat.

El señor FLORES RAMÍREZ (BS).— Flores Ramírez, a favor.

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

Congresista Infantes Castañeda.

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

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme.

Congresista Darwin Espinosa está votando a favor, vía chat.

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

El SECRETARIO TÉCNICO.— La congresista Chacón se le está consignando el voto a favor.

Congresista Echeverría Rodríguez (); congresista López Morales.

La señora LÓPEZ MORALES (FP).— López Morales, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— A favor.

Congresista Montalvo Cubas ().

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

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Echeverría, a favor.

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

La congresista Olivos Martínez está votando a favor, vía chat. Perdón, abstención.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Abstención de la congresista Vivian Olivos.

Congresista Portalatino Ávalos.

La señora PORTALATINO ÁVALOS (PL).— Kelly Portalatino, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme.

Congresista Trigozo Reategui.

La señora TRIGOZO REÁTEGUI (RP).—Trigoso, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— A favor.

Congresista Valer Pinto está con inasistencia justificada.

Congresista Zea Choquechambi ().

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Señor secretario, por favor, voy a hacer el cambio de mi voto, a abstención.

Gracias.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme.

Congresista Chacón cambia su voto, a abstención.

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

El voto de la congresista Magaly Ruíz vía chat, a favor.

El congresista Zeballos Aponte también está consignando su voto a favor.

El resultado de la votación es el siguiente: 13 votos a favor y dos abstenciones.

La señora PRESIDENTA.— Las facultades de Comisión Investigadora abarcarán desde la firma inicial del contrato año 2001.

Muy bien, muchísimas gracias.

Seguiremos.

Tiene el uso de la palabra la congresista Cheryl Trigozo.

La señora TRIGOZO REÁTEGUI (RP).— Gracias, presidenta. Saludo a los funcionarios del MTC, también a nuestro Defensor del Pueblo, José Gutiérrez. Asimismo, a nuestro viceministro Ismael Sutta y a todos mis colegas congresistas, muy buenas tardes.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Presidenta, solo cuestión de orden.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.— Doctor Bellido tiene el uso de la palabra.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Sí, para la comisión creo que es importante precisar de todas maneras la temporalidad, que serían 120 días; y, segundo, los plazos, o sea, no solo es la firma del contrato, también hay que ver quién ha preparado ese desastre.

Entonces, nadie es responsable. Creo que es desde 2017 que hay que tomar la fecha exacta para que se pueda analizar, evaluar y determinar responsables.

Y, un último que quiero trasladar, presidenta, que es sumamente importante. Si nos damos cuenta en la pista de aterrizaje anterior, el umbral que es el punto desde donde puede aterrizar, está al inicio del anterior aeropuerto, pero el umbral desde donde puede aterrizar en este nuevo está a la mitad de la pista, presidenta, o sea, porque al otro lado es el campo perdido, como si no existiera. Si se da cuenta, en la anterior pista, revisen, en la anterior pista de aterrizaje el umbral está para más o menos a 5 metros, una vez que da la vuelta hay unas marcas que se llama umbral, ¿no es cierto?, y eso, pero ahora en la nueva está a la mitad de la pista, o sea, eso significa que en la otra parte que está posterior es por gusto, porque desde ahí puede aterrizar y está a media pista, presidenta.

La verdad que respondan los funcionarios qué es lo que están haciendo, qué nueva innovación están haciendo.

La señora PRESIDENTA.— Muy bien, cada pregunta ya las personas que están aquí, los funcionarios van a responder.

Tiene el uso la palabra nuestra colega Trigozo.

La señora TRIGOZO REÁTEGUI (RP).— De hecho, presidenta, hay mucho que todavía trabajar en el tema de ordenamiento y mejorar nuestro nuevo aeropuerto Jorge Chávez.

Definitivamente, hay mucho trabajo todavía que realizar allí, y lo que nos corresponde a nosotros como congresista es el tema de fiscalización y hacer un seguimiento exhaustivo, más si somos titulares de esta comisión muy importante. (8)

Por otro lado, presidenta, vamos a hacer un *recordaris* nomás más que ayer se publicó en *El Peruano*, la Ley 32370 que usted misma lo sustentó en el Pleno del Congreso, es que se votó en mayoría, que es la Ley que declara interés nacional y necesidad pública la construcción y mejoramiento y rehabilitación de puentes, carreteras, trochas vecinales.

Lo que dijo el viceministro sobre los puentes modulares y los puentes de menores luces, los puentes modulares y que ya se

DOCUMENTO DE TRABAJO

encuentran algunos, ya en un paquete para pedidos, próximamente, y buscar ese financiamiento.

Hace poco, mi alcaldesa del distrito de Pilluana, de la provincia de Picota, visitó Provías Descentralizado y sostuvo una reunión con el ingeniero Carlos Ruíz, de la Gerencia de Intervenciones Especiales, donde mencionó el funcionario que el puente modular del distrito de Pilluana ya se encuentra considerado dentro del paquete de los 31 pedidos.

Entonces, he pedido desde mi despacho una información detallada, si es que realmente se está considerando este puente muy importante, presidenta, porque si bien es cierto, nosotros sacamos una norma, se publica y estas normas y leyes no pueden ser un "Cheque en blanco", muchas veces no se cumple, pero si ya tenemos a nuestras autoridades que están caminando, que están buscando, viabilizando sus proyectos, yo creo que hay que atender estos proyectos que ya se encuentran dentro de una norma.

Por otro lado, también tenemos el pedido desde las comunidades nativas del distrito de Chazuta, de la provincia de San Martín, la comunidad nativa de Alto Chazuta, también que necesita un puente vehicular y peatonal; asimismo la comunidad nativa de Tulum Tulumba, que son pueblos alejados, presidenta, y que necesitan con urgencia atenderlos.

Así también tenemos puentes en la provincia de Tocache, el puente del sector de Milaflores*, que se encuentra ya colapsado y que ya he enviado oficio al MTC, ya envió oficio al director ejecutivo de Provías Descentralizado.

Tenemos el puente de Villa Palma que también ha colapsado, el puente de la avenida Belaúnde 16 sobre la quebrada Ichichimi que también está en estado crítico, presidenta.

Y cabe recalcar a los funcionarios que estos puentes están declarados de emergencia, debido a los daños sufridos por el clima. En la selva estamos ahorita, pues, con temas fuertes por las intensas lluvias, el clima nos está afectando, no solamente a los puentes, sino nuestras vías de acceso.

Por lo tanto, presidenta, pido por su intermedio responder al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los pedidos de nuestras autoridades, y si es factible también este oficio que he mandado sobre este puente en Pilluana, que por favor se me pueda informar y responder a la brevedad, porque ya hemos tenido una reunión con anterioridad y es factible también que nos respondan, presidenta, para informar solamente.

Muchísimas gracias.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.— Eso es muy importante y muchas gracias, colega Trigozo, por eso es la preocupación de esta presidencia y todos ustedes que me acompañan en exigir al nuevo ministro que nos dé la data exacta, se lo he dicho y hemos mandado documentos.

Y una vez más me quejo aquí, delante del viceministro, yo las cosas buenas las digo y las malas las digo. Provías Descentralizado son tortugas y esos funcionarios, como no salen, no dan la cara, cuando nosotros vamos y nos encaran nuestros alcaldes, especialmente esos alcaldes de centros poblados más olvidados, escondidos, pues no tienen la oportunidad de venir.

Por eso a todos nuestros congresistas de esta importante comisión, ya tenemos, vamos a tener el día martes a las 6 de la tarde con el nuevo ministro cara a cara, y con el señor de Provías porque si el funcionario no funciona, pues, hay un montón de verdaderos y auténticos profesionales que quieren trabajar, porque no es fácil, se lo he dicho siempre al viceministro Sutta, no es fácil que pongan un documento nuestros alcaldes cuatro, cinco, seis meses, un año y no respondan, como el aserradero, como Querpón de Lambayeque, que gracias a una sola firma, ¿Dónde estaba?, en Provías Descentralizado.

Si no estaban ahí con nuestro viceministro Sutta, pues, los de Provías Descentralizado no ponen énfasis y eso es desarrollo.

La Presidenta habla tanto del desarrollo, de cerrar brechas y hasta ahora no se cierran las brechas, lamentablemente, ¿Por qué?, por la ineficacia de los funcionarios que van entre cuatro paredes de aire acondicionado y no, pues, ni siquiera recogen los papeles y son los alcaldes y son los congresistas que damos el pecho y luego nos dicen que no servimos para nada y eso es muy caótico, al contrario, nosotros somos los que traemos la necesidad acá, al Ejecutivo.

Muchas gracias.

¿Tenemos a alguien más?, si no seguimos con la agenda y nadie más.

La señora PORTALATINO ÁVALOS (PL).— Presidenta, Kelly Portalatino.

La señora PRESIDENTA.— Ah, verdad.

Doctora Kelly, tiene el uso de la palabra.

La señora PORTALATINO ÁVALOS (PL).— Muchas gracias, presidente, primero saludarle por esta oportunidad que nos da no solamente a los congresistas sino a todos los peruanos que están atentos en estos momento por la situación aberrante que sufre nuestro aeropuerto Jorge Chávez.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Sin embargo, presidenta, no solamente quiero mencionar que actualmente el ministro, pues, está asumiendo los pasivos tan grandes que ha dejado su antecesor y que está generando un perjuicio enorme, no solamente económicamente, que son los impuestos de todos los peruanos, sino también es el tema emocional que repercute en el tema laboral y en la economía.

Además, no solamente se visibiliza a nivel de los programas que están manifestando sobre las fallas operativas y de infraestructura que tiene este aeropuerto, las demoras que se manifiestan, pues, y el mal estado de Aerodirecto que se encuentra, pues, donde los buses están en espera para lanzadera y que no llegan a tiempo nuestra aerolíneas.

En ese sentido, presidenta, estamos hablando de filtraciones en oficinas aerolíneas, también cancelaciones y retrasos por falta de combustible, son fallas en la conexión de boquillas o demora en el abastecimiento que provocaron que más de 20 vuelos se cancelen o se atrasen con impacto hasta diez horas, en algunos de los casos.

No solamente ello, la falta de buses para el desembarque, que es algo gravísimo, son temas muy puntuales, presidenta, y deficientes, también en la señalización y otros, sin embargo, presidente, quiero dejar acá bien una pregunta bien clara, a través suyo para todos los congresistas, los viceministros, especialmente el viceministro de Transportes, presidenta, tiene en su gestión dos años dentro de la cartera y él sería uno de los grandes responsables, presidenta, de que esto se continúe, porque no ha tomado atención a un proyecto de gran envergadura, que somos el hazmerreír a nivel internacional y eso degenera malas políticas sobre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Hoy, el actual ministro, solamente tiene pocos días pero también tiene que asumir algunas responsabilidades, pero no las responsabilidades directas que generaría los altos técnicos y uno de ellos que estamos hablando, presidenta, dentro del organigrama del MTC, estamos hablando específicamente, debe verse responsable la Dirección General de Aeronáutica Civil, debe verse responsable también de estas concesiones y, por supuesto, Provías Nacional que está generando tanto perjuicio ahí.

Definitivamente, presidente, si hablamos nosotros específicamente de la oficina de auditoría del sector está prácticamente en silencio, omitió, omitió sus funciones y sus competencias para ellos.

¿Dónde está la oficina de atención del ciudadano?, que hoy se perjudica enormemente a los ciudadanos que hoy son usuarios de estas aerolíneas, sin embargo, tenemos la Oficina General de

DOCUMENTO DE TRABAJO

Finanzas, Patrimonio, Abastecimiento y Modernización y sus oficinas, presidenta, es importantísimo el día de hoy que se ha aprobado esta fiscalización para poder, pues, determinar desde el 2017 hasta la fecha, ¿Quiénes son los verdaderos responsables?, funcionarios que han permitido que un expediente técnico genere tanto, tanto perjuicio en la ejecución de este estudio definitivo y, por supuesto, que no se haya contemplado un plan de contingencia que debe ser fundamental y que son temas tan predecibles en el tema del acceso al combustible que eso no es posible.

¿Dónde quedó el supervisor de la obra, presidenta?, o es acaso que el supervisor fue coludido con esta gran empresa y que el Ministerio de Transportes no ha tenido ese liderazgo y esa autoridad para poder resguardar nuestros recursos y brindar un eficiente servicio.

Hoy, esas aerolíneas se están pasando, pues, de la "Vista gorda" y no van a ser responsables de todo el maltrato que estamos haciendo los usuarios, presidenta, no es posible eso, sin embargo, presidenta, tenemos que preguntar al viceministro de Transportes, porque desde ya tenemos que escuchar su respuesta.

¿Por qué motivo no se ha solucionado estas fallas?, antes de poner en marcha y evitar riesgos y la mala imagen de nuestra política de transportes a nivel internacional, teniendo en consideración que el supervisor de la obra y el residente dentro de ello, tienen que tener la coordinación de forma muy minuciosa de los detalles y, sobre todo, que se encuentra en libros, en libros donde ahí se escriben y se ponen acuerdos, sin embargo, esas actas deberían estar contempladas.

Y no solamente estamos quedando mal con nuestros hermanos peruanos, sino estamos quedando con el turismo, el turismo va a generar un retroceso de lo que ya hemos estado nosotros sacando a flote sobre el tema del dinamismo económico de nuestra economía interna, sin embargo, presidenta, no quiero solamente mencionar ello.

Solicito a través suyo que el ministro de Transporte y Comunicaciones inmediatamente pida su cargo disposición al viceministro de Transportes, y a todos los funcionarios de línea de ese viceministerio porque están perjudicando a muchos peruanos, no sin antes pedir, también, como congresista de la región Áncash, presidenta, inmediatamente atienda nuestra carretera longitudinal de Conchucos.

El exministro Pérez Tello, Raúl Pérez Tello, ha generado un impacto negativo y ha hecho, pues, quedar mal a su institución porque se comprometió en que daba viabilidad y se generaba la buena pro después de cuatro licitaciones caídas y, lamentablemente, otra vez venimos en esa misma línea que se ha

DOCUMENTO DE TRABAJO

caído esta licitación perjudicando, pues, a una población muy vulnerable en la zona rural donde el acceso de esas trochas es catastrófica.

Yo le invito al ministro de Transportes y Comunicaciones, a través suyo, presidenta, para que pueda caminar y que conozca esa carretera que, definitivamente, se dará cuenta del impacto que podría generar y podría firmar ese contrato a través de la buena pro, sin embargo, probablemente, esos funcionarios que están dentro de esa cartera deben dar un paso al costado inmediatamente, pues, centrar las renunciaciones porque no podemos permitir tanto daño, tanto daño, tanto tiempo esperando en retroceso y no en un progreso en el desarrollo sociocultural y, vuelvo a reiterar a través suyo, presidenta, con ese liderazgo que tiene y que bueno que usted, inmediatamente, tome las acciones y se reúna con el señor ministro para que, inmediatamente, él pueda asumir ese compromiso, haga su diagnóstico de esos funcionarios que actualmente se encuentran más de dos, tres años, o cuatro años en cartera, y que no conocen la realidad, presidenta, no conocen la realidad en campo y muchos de ellos son de escritorio y, sobre todo, que no atienden las grandes demandas que sí, realmente, necesitan nuestros centros poblados, nuestras provincias que hoy se encuentran alejadas de la zona urbana.

En ese sentido, el acceso, el acceso de las vías de comunicaciones es fundamental para los pueblos que hoy reclaman justicia.

En ese sentido, estamos hablando también de una mercantilización del tema del transporte, específicamente, a través de la ATU, no es posible que los taxis colectivos y a través que hay los aplicativos no puedan acceder al aeropuerto, quiero ser enfática en ello y coincido con el colega que me antecedió porque no es posible que hoy con este nuevo aeropuerto se corte esta posibilidad como una alternativa para reducir los costos, porque todos que hemos podido acceder a un vuelo, sabemos que el taxi dentro de ese aeropuerto cuesta cuatro veces más de los valores normales estándares que se hacen en tarifa.

Por lo tanto, pedimos a través suyo, presidenta, que esa tarifa y que el acceso a esos y hasta nuestros aplicativos puedan ceder ser y sea, pues, contemplado y abierto al público sin restricciones, presidenta, porque estamos generando una vulneración de un derecho que debe ser constitucional y aplicado dentro de las normas.

Ante ello, presidenta, quiero agradecerle a usted porque este punto que usted está liderando permite generar, pues, este dinamismo y soluciones más rápidas, eficientes, a través del trabajo de diálogo y técnico.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Muchas gracias, presidenta.

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

Y es verdad, si no articulamos, si no seguimos haciendo este trabajo unidos, esto va a ser un caos. Igual, ya se lo digo delante del señor viceministro, se quedó, a mí me gustan fechas, se quedó para el 30 de mayo que ya estaba el aeropuerto Jauja, 22 de julio ya estaba el aeropuerto de Jaén y esta semana viajó para allá, para ver si la palabra de los funcionarios tienen rostro de que son hombres y se manejan los pantalones, y si las mujeres son las mujeres manejamos nuestros ovarios.

Tenemos que ser justos y reales. (9)

Seguimos como octavo tema del Orden del Día.

Tenemos el Informe de Lima Airport Partners sobre:

Implementación de infraestructura operativa, salas de embarque, equipaje, señalización.

Gestión de accesos, parqueo, transporte y condiciones para la atención a usuarios.

Explicaciones sobre retrasos, quejas de usuarios y medidas correctivas adoptadas.

Justificación del cobro por estacionamiento, uso del antiguo aeropuerto Jorge Chávez.

Le damos la bienvenida al señor Juan José Salmón, Gerente General, y la doctora Katherine Pacheco, Gerente Legal. Bienvenidos y gracias por estar aquí.

El GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS-LAP, señor Juan José Salmón Balestra.— Señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Tiene luz a la palabra, señor Juan José.

El GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS-LAP, señor Juan José Salmón Balestra.— Gracias, muy amable, señora presidenta. Por su intermedio, el saludo a todos los congresistas y autoridades presentes.

Tengo una presentación en realidad bien sencilla, bien resumida, pero voy a tratar también de aprovechar un poco de aclarar algunos de los puntos que se han mencionado durante las distintas preguntas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Primero. Como sabemos, tenemos exactamente una semana de inicio de operación, una semana de inicio de operación en la cual el primer hito importante... Está bien, la que sigue, listo, ahí.

Tenemos una semana de inicio de operación en la cual evidentemente el primer día el hito importante fue la mudanza y la mudanza significaba mover aproximadamente unas 50 aeronaves, una cantidad importante de material rodante aeronáutico, así como también mover equipos y enseres, tanto de autoridades como de aerolíneas que lo necesitaban para poder iniciar operación en el nuevo aeropuerto.

Esa mudanza ocurrió sin ningún tipo de incidente. El aeropuerto estuvo listo para iniciar operaciones a la una de la tarde con el primer vuelo del día 1, y los pasajeros acompañantes y también debo decir visitantes, porque veo mucha gente que estaba llegando al aeropuerto ese día muy temprano en la mañana, a las ocho de la mañana poder ingresar sin ningún inconveniente al aeropuerto para algunos embarcándose, otro inclusive llegaban, porque tenían un vuelo en los próximos dos o tres días y querían más o menos orientarse ante una infraestructura que es evidentemente tres veces más grande que el aeropuerto actual.

Y, luego ya las gráficas que estamos mostrando en pantalla, tanto al lado izquierdo que son pasajeros totales con movimientos de aeronaves totales, eso nos indica que el aeropuerto hoy por hoy está operando como operaba el antiguo aeropuerto Jorge Chávez. Esto quiere decir, con el 100% de los vuelos y el 100% de la misma distribución de pasajeros sin ningún tipo de impacto en lo que se refiere al tema de volúmenes.

Si puedo leer acá son más o menos 450 000 pasajeros totales, esa es la fecha hasta el 7 de junio, el cierre del 7 de junio y más o menos 3241 movimientos totales de aeronaves, que es lo que hemos tenido hasta el día 7.

Efectivamente, se presentó este inconveniente con el tema del combustible el segundo día, el cual evidentemente lamentamos, pero fueron diez vuelos de salida y, por tanto, los diez vuelos respectivos de llegada, correcto. Esos vuelos tienen que retornar.

Es un tema evidentemente importante. Como usted también ha comentado, señora presidenta, las motivaciones de viaje, los pasajeros son diversas y cada una de ellas importantes.

Nosotros hemos recibido la queja a través de nuestros distintos canales. También ha sumado INDECOPI también ha recibido algunas y nos correrán traslado de ellas para tomar las medidas que sean necesarias.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Pero también para poner un poco en contexto, fueron 20 vuelos de 550 los que finalmente se cancelaron. O sea, 10 vuelos de salida de 550.

Y, luego la operación del aeropuerto ha caminado desde otro punto de vista con normalidad, con la práctica común de cualquier aeropuerto, con algunas cancelaciones de vuelos producto de la propia dinámica operativa. Eso ocurre en todos los aeropuertos del mundo.

Un tema que es evidentemente sumamente importante en todo aeropuerto, más aún en uno tan moderno como este es el sistema de equipaje, que recuerdo, además, generó una serie de controversias y preocupaciones de algunos de los operadores dentro del aeropuerto.

Tenemos casos, por ejemplo, como en los aeropuertos de Heathrow, el terminal 5 de Heathrow, tenemos casos como el terminal, parece el de Hong Kong, también en algún momento que hubo fallas catastróficas en los sistemas de equipajes. Ahí hablábamos de casi 500 000 maletas paradas y más de 500 vuelos parados, nada de eso ha ocurrido en el Jorge Chávez. El sistema de equipajes funciona bien, el sistema de inspección de maletas para que estas puedan llegar a las aeronaves funciona bien, y no hemos tenido ningún inconveniente y ningún tipo de corte digamos operativo en ese sentido que escape fuera de la operación rutinaria de cualquier aeropuerto.

La siguiente lámina, por favor.

En cuanto a los filtros de seguridad que es responsabilidad de LAP, son los tomógrafos. Arrancamos el primer día con un tiempo promedio de procesamiento de 26 segundos, me parece. Hoy por hoy, ya estamos en 19, sí vamos a tener mejora de casi 27%. El tiempo promedio en el aeropuerto antiguo es aproximadamente 16, ya estamos cercano a ese objetivo y vamos a llegar a ese objetivo.

¿Qué es lo que hemos observado? Por ejemplo, que los pasajeros llegaban al tomógrafo, donde está ese señor de camisa cuadros, y ya estaba acostumbrado a sacar la computadora, eso nos ha demorado un poco, ahora no, ahora todo pasa directo, como saben, son tomógrafos de última generación, todos los equipos instalados en aeropuertos son, sin lugar a dudas, los más moderno de la región. No existe en ningún aeropuerto en la región que tenga esta modernidad y cantidad de equipos, tanto en lo que significa inspección de equipaje en bodega como inspección de equipaje en cabina.

Y, son temas que evidentemente tenemos que ir mejorando e ir afinando, que es lo que estamos haciendo desde el día uno. El

DOCUMENTO DE TRABAJO

día uno hemos observado el comportamiento real de los pasajeros y hemos tomado medidas para poderlo corregir.

La siguiente lámina, por favor.

Esos temas que hemos tenido, del combustible como ya se ha comentado, está solucionado de manera permanente. Señalización, vamos a mostrar algunos temas que ya se han implementado. Filtraciones de agua efectivamente, tuvimos un incidente con uno o dos locales de aerolíneas que en total son más o menos creo que 70 metros cuadrados en un espacio total de 270 mil metros cuadrados. Ese ha sido el impacto.

Evidentemente, cuando la aerolínea nos informó de esta situación tenemos personal trabajando 24-7 como como lo teníamos en el aeropuerto anterior, porque es parte de la responsabilidad de operar una infraestructura que en realidad no para, que son equipos que ante cualquier incidente reaccionan y solucionan los problemas de la manera más rápida posible.

El tema de vehículos estacionados en lugares prohibidos, un tema que estamos coordinando con la ATU y con la Policía y el transporte público ya lo hemos comentado y lo va a comentar un poco más hacia adelante, pero un tema tan importante en lo que sería el transporte público y quiero dejar esto bien claro por si intermedio, señora presidenta, hoy por hoy y desde siempre desde que se programó y se diseñó las rutas y las vías de acceso en el Aeropuerto Jorge Chávez, todos los taxis de aplicativo y todos los taxis que tengan autorización de la ATU pueden entrar libremente al aeropuerto. Todos, sin excepción. Sin excepción, no existe ninguna limitación.

Es más, nosotros desde el año 2023 y acá continúo un poco con los temas de transporte, si me permite, señora presidenta, del año 2023, venimos coordinando directamente con la ATU, porque encontramos una coincidencia importante en que era necesario dotar al nuevo aeropuerto de un sistema de transporte público, no solamente pensando en los pasajeros, sino en general en todos los usuarios. Y por usuarios también me refiero a los más de 20 000 trabajadores que llegan todos los días a Jorge Chávez en horario 24-7. Y fue por ello, que conversamos con la ATU y salimos con esta solución, que evidentemente puede mejorar y tiene opciones de mejora, pero lo que sí logramos es que el aeropuerto, el día 1 de su operación, tuviera un servicio de transporte público conectado hacia la ciudad para poder transportar justamente a los usuarios en general al aeropuerto. Caso contrario, si no hubiese habido esa coincidencia de voluntades el aeropuerto hubiese podido comenzar a operar sin transporte público.

Es algo evidentemente inimaginable en cualquier aeropuerto, una ciudad capital y por ello, trabajamos de la mano con la ATU y

DOCUMENTO DE TRABAJO

puede tener el ATU con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En lo que se refiere al tema de seguridad, que también está asociado a ello, que digamos, es la seguridad que tenemos dentro del recinto de concesión, por decirlo de alguna manera, más allá de los Oficiales de Seguridad, de Seguridad Privada que tenemos en el aeropuerto. LAP también suscribió un convenio directamente con la Policía Nacional a través del marco legal correspondiente y tenemos 74 efectivos en turnos de 24 horas, en los turnos que correspondan según la Policía para poder ayudarnos en todo lo que es el mantenimiento del orden y asegurar también la vialidad y transitabilidad dentro del aeropuerto. Catorce patrullas, tenemos efectivos en la comisaría, una comisaría como saben recientemente inaugurada y entregada con capacidad para 200 efectivos, más las patrullas correspondientes en la comisaría para poder hacer los controles y verificaciones sobre todo a los viales.

Tenemos ahora el reto que hay muchos taxistas, justamente taxis aplicativos que está quedando cuadrado en las vías de acceso, esperando que los llamen, cosa que no debiera ocurrir, estamos manejando esto también con la Policía Nacional.

La siguiente lámina, por favor.

Un poco de las vías de acceso, además de los efectivos que he mencionado en la lámina anterior, tenemos también el tema de un convenio con la ATU para el tema de la fiscalización de lo que significa transporte, porque evidentemente dentro de esta infraestructura concesionada lo que queremos es que todo aquel que preste algún tipo de servicio de transporte público sea una empresa que esté debidamente autorizada, y eso evidentemente genera una mejor percepción de seguridad. Tener vehículos autorizados, sea de aplicativos, sea los buses del "AeroDirecto" que estamos trabajando también con la ATU, o sea cualquier otra empresa autorizada por la ATU para servicios de taxi, ese es el tipo de servicio que queremos brindar a todos los usuarios de aeropuertos y evitar una situación de informalidad que finalmente genera también inseguridad.

Entonces, a eso estamos trabajando y por ello, la ATU tiene 60 efectivos y, además, las grúas que también se han previsto, no solamente para lo que puede ser un auxilio mecánico de emergencia, porque ante la eventualidad que algún vehículo quedara, digamos, parado en alguno de los puentes de acceso, había que moverlos de manera inmediata, por eso las grúas, también retirarlos de las vías principales y evitar algún tipo de congestión adicional.

La siguiente.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Acá un poco a las soluciones implementadas, y aquí puedes pasar rápido en todo caso la siguiente. Un poco la señalética que se ha implementado, una señalética mucho más asertiva digamos, y el día de hoy en el recorrido que tuvimos con usted señora presidenta, se lo pudimos mostrar, es decir, no estamos simplemente parados sin reaccionar, estamos constantemente mejorando flujos y/o señalética para beneficio de los pasajeros. Es efectivamente un aeropuerto más grande, es tres veces más grande.

Antes el usuario, pasajero que estaba en la zona, por ejemplo, de embarque doméstico, desde un punto determinado podía ver prácticamente todas las salas de embarque. Hoy por hoy no, es imposible. Como ocurre en los aeropuertos de París, de Londres, el mismo Bogotá, Sao Paulo, Miami, Nueva York, Denver, podemos tener una serie de relaciones y creo que, a través por su intermedio, señora presidenta, todos aquellos que han podido viajar a aeropuertos de ciudades capitales o ciudades grandes entienden que hay un recorrido y los usuarios tienen que acostumbrarse a ese recorrido para llegar adecuadamente hacia sus puertas de embarque, y es en lo que estamos trabajando de manera constante.

La siguiente.

El tema de la tarifa de playa. Una vez más, todo lo que significa tarifas en el Jorge Chávez. Uno, estuvieron prácticamente fijadas desde el primer día de la suscripción del contrato. En el año 2001, las tarifas en el contrato de concesión ya estaban fijadas y se sigue un procedimiento frente a OSITRAN para el ajuste de la tarifa de acuerdo a las distintas metodologías que están establecidas en el contrato.

Así, por ejemplo, la tarifa unificada de embarque para los pasajeros en vuelos internacionales el año 2001 era aproximadamente 30 dólares incluyendo IGV. Hoy por hoy es 30 dólares incluyendo IGV. Es el mismo monto, 24 años después. El mismo monto.

Hay algunas otras que han subido, pero esa tarifa es el mismo monto del que teníamos en el año 2001. Y, con ese mismo monto hemos sido responsables para poder llevar adelante esta gran inversión que hoy por hoy es una realidad.

Recordemos que LAP en conjunto otorga aproximadamente el 52% de los ingresos brutos directamente al Estado. ¿Cómo llegamos al 52%? Es un poco, es el promedio de un 46.511% que es el factor de competencia que entrega al Estado los ingresos brutos, más un 1% OSITRAN, más un 20% o 50% de la tarifa, 20% de la tarifa internacional para CORPAC, y algunas más, más impuestos, pagamos más o menos un 52% de los ingresos brutos al estado. Esto quiere decir, que por cada 100 soles que cobra LAP, 52 van al Estado

DOCUMENTO DE TRABAJO

que se pagan de manera trimestral y los 42 restantes tienen que quedar para nosotros para hacer las inversiones que hemos llevado adelante, recuperar la inversión evidentemente y proporcionar la utilidad que los accionistas requieren para una inversión, y un nivel de riesgo de esta magnitud. **(10)**

Y aquí aprovecho un poco, por su intermedio, señora presidenta, si me lo permite, ha habido un par de consultas respecto a la capacidad financiera de la LAP. Los accionistas de la LAP, uno es el Grupo Fraport, es el tercer operador mundial de aeropuertos, y el otro es el IFC, el IFC es el brazo financiero del Banco Mundial. Ergo, no hay ningún problema financiero para llevar adelante el proyecto.

Tan es así que cuando la autoridad tomó la decisión de que debíamos llevar adelante este proyecto en un solo terminal en temporada de COVID, con lo que significaba además para el sector turismo de transporte fuimos capaces de levantar el préstamo y el financiamiento que se requería y ello se logra simplemente por la capacidad financiera y por la reputación de los accionistas que están atrás de la empresa. Si no hubiésemos tenido capacidad financiera, no hubiésemos sido capaz de llevar adelante un proyecto de esta magnitud.

Y aquí hay un tema también que creo que es sumamente importante que lo venimos discutiendo con el MTC y la verdad me alegra, por su intermedio, señora presidenta, el señor viceministro haya presentado algunos de estos temas que son evidentemente importantes y en nuestro punto de vista como concesionario tienen que de alguna manera materializarse en el año 2025.

Son básicamente el tema de los pasos a desnivel sobre la avenida Faucett en el Eje Morales Duárez, ahí en realidad nosotros sabemos hay un proyecto de Línea Expresa y hay que compatibilizar con el tema de Provías, entiendo que ya el señor viceministro se ha referido, a ello.

La ejecución del puente Santa Rosa también, el señor viceministro se ha referido a ese proyecto también importante.

El tema de monorriel también es importante y aquí quiero aclarar algo.

Desde el LAP no estamos sentados simplemente en nuestra zona de concesión no mirando lo que ocurre alrededor. Nosotros en el año 2022, como también comentó el señor viceministro y me parece que fue inclusive un poco antes, presentamos algunas ideas justamente para poder conectar cualquiera de las líneas del Metro, cualquiera de las estaciones de la Línea 4 y la Línea 2 me parece que están, que recorren hacia el Callao con el futuro nuevo terminal de Jorge Chávez porque evidentemente somos conscientes que un aeropuerto, un terminal que de aquí a unos 10

DOCUMENTO DE TRABAJO

años probablemente pueda estar llegando a los cuarenta millones de pasajeros y probablemente en quince a casi cincuenta millones de pasajeros, requiere un sistema de transporte masivo para poder atender esa necesidad.

El servicio de transporte de buses urbanos va a ser evidentemente insuficiente para atender la necesidad de un aeropuerto de esas magnitudes.

Y un tema aquí también importante. Lo que estamos viendo ahora como terminal, primero siempre indicamos que se iba a desarrollar en fases, esta es la primera fase, la fase 1A; la fase 1B se concluye, ya está construida, la obra civil está lista, estamos básicamente en acabados y en temas de tecnología para poderla abrir hacia finales de este año.

El aeropuerto y la arquitectura del aeropuerto tiene la posibilidad de crecer de manera modular, que está ya considerado también el diseño.

¿Y por qué crecer de modo de manera modular? Porque la obligación nuestra como concesionario es mantener siempre un nivel de servicio terminado de acuerdo al Manual de Desarrollo de Aeropuertos de IATA.

¿Esto qué significa, señora presidenta? Significa que si el día de mañana, Dios quiera, que pasamos de veintiséis millones de pasajeros a cien millones de pasajeros, por exagerar, nosotros tenemos la obligación de seguir invirtiendo. Por tanto, estos dos mil cuatrocientos millones de dólares que están viendo hoy por hoy materializados, es una primera etapa de inversión, porque a lo largo de la concesión va a venir más inversión porque tenemos la obligación de mantener un nivel de servicio determinado a lo largo de toda la concesión. Y esa es nuestra obligación y es la que venimos cumpliendo desde el inicio que LAP tomó esta concesión en el año 2001.

Finalmente, siguiendo con esta lámina, si me permiten, el tema asociado a la intervención y modernización de todo lo que es el sistema vial alrededor del aeropuerto, porque también tenemos que ser conscientes que el aeropuerto no es solamente un punto aislado dentro del Callao, sino que tiene que estar adecuadamente conectado con lo que significa los puertos, ¿correcto?, y en general con el comercio exterior porque evidentemente nuestra visión es la de desarrollar esta visión de ciudad-aeropuerto para posicionar al Callao como *hub* de servicios por excelencia en la región.

Acá hay unos datos adicionales también de lo que tenemos, tenemos orientadores hasta el día de hoy, tenemos personal voluntario de LAP inclusive de turno administrativo, que se están quedando en turno operativo, es el nivel de compromiso que tienen todos y

DOCUMENTO DE TRABAJO

cada uno de los colaboradores de la empresa para poder apoyar justamente a los pasajeros y poderlos orientar en esta primera etapa.

El número de atenciones que hemos tenido desde el punto de vista médico, que también es un tema, un tema regular.

Y un tema que es bien importante y lo hemos venido observando, inclusive hasta el día de hoy que luego usted se retiró, señora presidenta, del aeropuerto, me toca seguir conversando con algunos pasajeros, seguimos teniendo pasajeros o usuarios que llegan cinco horas antes al aeropuerto y quiero ser aquí bien claro, ello no es necesario.

Nosotros estimamos al inicio, y aquí creo que fueron, que merece una reflexión, los sistemas, las vías y los desvíos y los semáforos que se habilitaron para apoyar al aeropuerto han funcionado. Más allá del tráfico de Lima, que es el tráfico de Lima, que todos lo conocemos han funcionado.

Por tanto, a los usuarios recomendamos que lleguen con tres horas de anticipación para vuelos internacionales y dos horas de anticipación para vuelos domésticos, que calculen evidentemente el tiempo que les toma llegar porque se están trasladando por rutas nuevas y rutas distintas.

Porque lo que viene ocurriendo, señora presidenta, y lo hemos observado también, son pasajeros que llegan a veces cuatro horas antes al aeropuerto para hacer un chequeo en un vuelo internacional y la aerolínea por protocolo todavía no ha abierto los *counters*. Esos pasajeros están esperando en la zona de *check-in* o inclusive comienzan a hacer la cola en el *check-in* que ya está preasignado porque esa información sí lo obtienen, digamos, desde el momento en el cual llegan al aeropuerto, pero luego viene la aerolínea y hace el *layout*, la asignación, digamos, de las colas de acuerdo a los criterios de cada aerolínea y se encuentran que estaban parados en el lugar equivocado y genera una situación evidente, disconforme. Nosotros sí recomendamos que calculen llegar al aeropuerto tres horas antes de su vuelo para vuelos internacionales y dos horas antes para sus vuelos nacionales.

Y luego, si me permite un segundito.

Bueno, eso es todo lo que tengo que presentar por el momento, señora presidenta.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor Juan José.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Tenemos el informe de Ositran, sobre supervisión técnica y contractual del proyecto del nuevo aeropuerto Jorge Chávez; dos, seguimiento a compromisos del LAC y cumplimiento de estándares de servicio; tres, medida de supervisión frente a deficiencias detectadas tras el inicio de las operaciones. Y cuatro, opinión técnica sobre el destino, el cierre de la infraestructura del aeropuerto Jorge Chávez bajo concesión.

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

Le agradecemos por su participación y tiene el uso de la palabra, doctora Zambrano.

La PRESIDENTA EJECUTIVA DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO, señora Verónica Zambrano Copello.— Muchas gracias. Había una presentación.

La señora PRESIDENTA.— Por favor, su presentación.

La PRESIDENTA EJECUTIVA DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO, señora Verónica Zambrano Copello.— Sí, gracias.

Teníamos unos datos generales sobre el contrato de concesión, simplemente para mencionarlos. Este contrato de concesión es un proyecto autofinanciado. ¿Eso qué significa? Que todo el riesgo del proyecto está en manos del concesionario. Por eso, su construcción y su operación, todo va en línea con lo que él considera lo mejor para poder cumplir los estándares establecidos en este contrato, que es un contrato firmado en el año 2001 durante el gobierno del señor Paniagua.

Entonces yo creo que el contrato ahora lo quieren revisar, pero el contrato no ha tenido, en general, mayores observaciones en todo este tiempo.

La inversión estimada fue en inicio mil doscientos millones como compromiso de inversión, nosotros venimos reconociendo hasta novecientos ocho millones hasta la fecha y se ha estimado que la inversión en este nuevo terminal mil quinientos treinta y siete millones. Esos mil quinientos treinta y siete millones, no incluyen obviamente otras inversiones de terceros con las que se pueden llegar a mucho mayor monto.

Aquí es importante hablar de la adenda 7 porque la adenda 7 tuvo un cambio en lo que fue el sentido de la obra. En la adenda 7 las partes convinieron que el nuevo terminal de pasajeros sea una obra obligatoria y que fuera una obra realizada a demanda.

DOCUMENTO DE TRABAJO

¿Qué significa demanda? Que la empresa *Lima Airport Partners*, se comprometía a atender el número de pasajeros que llegaran al Perú. Si llegaban los veinticinco millones que han llegado el año pasado tenía que atenderlos, si llegaban 27, 28, 30, 40 no interesa, tiene que atenderlos porque es parte de su cumplimiento contractual. Y eso es importante porque al Estado peruano no le está costando la inversión que se tenga a hacer, sino la tiene que hacer la misma empresa.

Entonces, a qué voy con esto. Y hago un paréntesis porque he escuchado que esto está pasando un informe de comisión investigadora y quería pedir como funcionario y como ciudadana también, qué pena que no sea ahorita el señor, el defensor del pueblo, que este informe de comisión tenga la asesoría de ingenieros civiles o arquitectos con especialización en terminales aeroportuarios.

Porque lamentablemente, y tengo que decirlo, yo noto mucho desconocimiento en todos los comentarios que se hacen, y es correcto, porque todos comentamos como ciudadanos que no conocemos lo que es una infraestructura de aeropuerto; muchas veces no conocemos la infraestructura civil de cómo están construidas nuestras casas. Ahora, en el caso de un terminal portuario que es algo especializado, creo que hay algunas observaciones que tienen que ver con falta de conocimiento.

Acá cuando se le dice a la empresa que tiene que cumplir con la demanda, lo que se le está diciendo es, usted debe presentar un diseño que cumpla con cubrir el número de pasajeros que lleguen.

Entonces, ¿cuál es el compromiso de la empresa para poder mudarse? Al menos cumplir con la demanda que tuvo el año anterior, que cerca de veinticinco millones, y por eso él proyectó veintisiete millones en esta primera fase, pero luego ellos son conscientes que tienen que seguir creciendo.

Entonces, preliminarmente con esta etapa que han entregado, que es la 1A ya cumplen con la demanda, que eso es lo que se les pide. No se les pide metros cuadrados; sí se les pide metros por pasajero, pero entonces él lo que dice es yo voy a tener veintitantos millones de pasajeros, tengo que cumplir con un espacio que conforme las normas de la OACI y del IATA, permite que todos mis pasajeros estén cómodos, ¿no? Eso es de buena cuenta.

Entonces, él ha entregado ahorita doscientos diez mil metros cuadrados. En la fase 1B va a entregar 270, pero ha entregado 192, en la fase 1A son doscientos diez mil, en la fase 1B son 270, y si vienen más pasajeros al Perú serán más fases.

Entonces, siempre vamos a ver mientras tengamos crecimiento de demanda, partes del aeropuerto que van a estar en construcción,

DOCUMENTO DE TRABAJO

porque él tiene permanentemente que estar en alerta de seguir avanzando en los espacios que necesita para recibir esta demanda, porque así es como se ha hecho el contrato.

Porque la otra opción hubiera sido decirles a los señores del LAP, saben qué, entréguenme un aeropuerto para cincuenta millones de pasajeros. Y ahí se quedan. Y nos entregan todo listo, todo cerradito, pero el día que llegue el pasajero a cincuenta y un millones no tenemos espacio.

Entonces, yo creo que eso es importante entenderlo y no se está entendiendo porque acá yo noto que siguen hablando de expediente técnico y esta es una obra que tiene un procedimiento diferente que se llama *Fast track*, que se ha construido como un diseño que está pensado en cubrir esa demanda pero que mientras se construye, se hace, y se construye mientras que se ha diseñado, porque si no habría forma de poder avanzar en los tiempos que se requieren. Si queremos ser un *hub* y queremos tener respuesta rápida, justamente necesitamos eso, una forma de construir que sea muy rápida.

Por eso es que yo hablaba de personas especializadas que puedan analizar este tema.

Pero bueno, entrando ya a lo que es materia nuestra, el señor Francisco Jaramillo va a hacer la exposición como gerente de supervisión, pero yo solamente quería aclarar algunos temas que van en esta misma línea, ¿no?

En lo que se refiere a los comentarios que yo he escuchado hasta ahora sobre el tema de los gustos, si agrada o no agrada el aeropuerto, yo lo que tengo que indicar es que el aeropuerto cumple con todos los requisitos técnicos mínimos del contrato y normas de calidad de OACI e IATA. Eso significa que la calidad que se ha utilizado permite que la operación sea ininterrumpida, que tenga un uso duradero, que tenga un mantenimiento fácil y económico, que también se pidió, que tenga unos elementos de seguridad y salud para los pasajeros.

Entonces, si esos son los elementos que hemos pedido, hemos dejado el diseño a libertad. Si el contrato hubiera dicho, no, el diseño va a ser como ha sugerido una señora del Colegio de Arquitectos, un concurso en que todos los ciudadanos intervengamos, bueno, a eso tendríamos que sancionar a LAP porque no hecho ese concurso. Pero eso no estaba en el contrato, el contrato decía cómo debía ser el diseño y el diseño quedaba a la libertad de lo que pudiera elegir el concesionario siempre que cumpla esto que yo estoy indicando en cuanto a los materiales.

Luego, lo otro que quiero también aclarar es que no está incompleto el terminal. Esas partes que ven que están

DOCUMENTO DE TRABAJO

construyendo responden a esas próximas etapas que van a llegar, pero el día de hoy cumple para atender la demanda.

Y esas fallas de infraestructura que se han visto en estos días, también quiero indicar el tema de los enchufes, por ejemplo, se ha criticado que los enchufes tengan tres orificios, esa es la norma técnica peruana, no es una norma extranjera, entonces hay desconocimiento de lo que son normas técnicas peruanas.

También se ha hablado mucho de los baños que están incompletos. No están incompletos, ese diseño medio industrial de los caños está homologado por las normas industriales según el fabricante, podemos mostrarle los libros del fabricante, pero no que esté incompleto, claro, es un poco extraño que tenga salidas las cañerías, es así el modelo; no quiere decir que puedan mejorarlo por un tema de gusto si se le pide que lo hagan, pero no es que ellos se hubieran puesto una cosa incompleta, por eso estoy hablando por eso de lo incompleto, porque me preocupa que se diga que esto estaba sin construir.

El tema de la filtración de agua, efectivamente, estamos iniciando una investigación por ese tema, pero queremos indicar que cuando se entregó **(11)** el espacio no estaba filtrándose el agua. O sea, la empresa no ha recibido en esa situación, sino se ha dado en el momento de la instalación. Ustedes, si en algún momento ha tenido mudanzas en sus casas, saben que la instalación es un momento que se clavan paredes, se dan pernos, algo sucedió ahí que nosotros estamos investigando.

Y sobre el tema del combustible, también quiero volver a indicar que no ha sido una falla de infraestructura, tampoco es una falla de falta de equipos, que es lo hasta ese día Ositran había supervisado, que no falte infraestructura y no falte equipo.

¿Qué es lo que ha sucedido? Ha sido un problema de operación, que aún teniendo la infraestructura y los equipos, algo se operó inadecuadamente. Esa operación también es materia ahora de una investigación que puede dar lugar a un procedimiento sancionador porque obviamente ha habido una falla en la operación.

Pero no podemos confundir una falla en la operación con una falla en infraestructura y equipamiento, es como que yo compro un auto, el auto está muy bonito, está completo, yo salgo a la esquina y me estrello. ¿Por qué? Porque lo manejé mal, pero no es que el auto esté incompleto. Entonces quiero hacer la distinción porque como es un tema tan especializado, veo muchos comentarios que al final confunden, irresponsablemente se propagan por los medios de prensa y confunden a la población. Y eso es muy irresponsable porque esta es una obra pública de interés de todos. Entonces, si ha habido fallas y errores, efectivamente lo vamos a supervisar y lo vamos a mirar, pero inventar cosas que no se han dado, eso me parece muy grave. Y por eso es importante, yo pedía

DOCUMENTO DE TRABAJO

nuevamente que había una asesoría adecuada cuando se abra esta comisión investigadora.

Le quiero dar el pase al ingeniero Jaramillo para que haga la exposición referida a la supervisión de estos días.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, doctora Zambrano.

Y sí, de abrirse esta comisión hasta el último día que yo esté aquí soy muy responsable. Y ustedes lo han visto que siempre los he estado molestando por mesas de trabajo. Por mí no pasan las cosas por agua fría, mientras que yo esté aquí se tendrá que hacer con el expertise y los profesionales y serán convocados también ustedes. Ustedes serían los primeros en estar ahí también, el Colegio de Arquitectos, el Colegio de Ingenieros y sobre todo las autoridades de aerolíneas, que son los más importantes también ahí.

Tiene el uso de la palabra.

Ya está, ya está ahí.

El señor .— Presienta, a través de la mesa siempre. O sea, quiere decir la presienta de Ositrán nos dice, que todos los peruanos estamos ciegos; por eso como que todo está okay, perfecto, no hay nada de falencias. Eso nos quiere decir, señora Zambrano, usted.

Yo creo que los peruanos no todos son ciegos, creo. Yo creo que es evidente todo lo que hemos visto todos estos días en los medios de comunicación no han mentido nada, en absoluto.

La PRESIDENTA EJECUTIVA DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO, señora Verónica Zambrano Copello.— Por favor, señora presidenta, solamente aclarar.

La señora PRESIDENTA.— Sí, por alusión, doctora Zambrano.

La PRESIDENTA EJECUTIVA DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO, señora Verónica Zambrano Copello.— Muchas gracias.

Yo en ningún momento he dicho que los peruanos sean ciegos ni estén viendo mal. Esas son palabras puestas en mi boca que son completamente falsas, también. Lo que yo estoy diciendo es que por desconocimiento muchas veces se critican cosas que no son ciertas. Por ejemplo, esto de los enchufes de los medios de prensa que usted señala, se ha dicho que son los enchufes colocados para europeos. Esos enchufes están homologados por la norma técnica peruana. Solamente voy a poner un ejemplo.

DOCUMENTO DE TRABAJO

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

EL GERENTE DE SUPERVISIÓN DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO, señor Francisco Jaramillo Tarazona.—

Gracias señora, presidenta, de verdad, muy respetuosamente voy a hacer precisiones respecto al tema técnico. Yo soy ingeniero civil, especialista en planificación aeroportuaria, casi 30 años, de las cuales 20 y tantos he venido trabajando en la Aeronáutica Civil y ahora estoy trabajando en Ositran.

Entonces, que me digan que desconocimiento técnico, no.

A ver, para la supervisión de este tema de las inversiones obligatorias del concesionario *Lima Airport Partners* en el aeropuerto Jorge Chávez, Ositran dentro de su equipo de trabajo ha contratado una empresa especialista extranjera INECO. INECO es una empresa española estatal especialista en supervisión e infraestructuras aeroportuarias. Primero, este es un primer un primer punto que hay que ver.

Entonces el que nos ha dado el soporte técnico de supervisión de ejecución de obras, cumplimiento de requisitos técnicos mínimos, estándares de calidad de los materiales que se han colocado y que cumplen la norma técnica peruana, no es que sea europeo, cumple la norma técnica peruana verificada ha sido nuestra empresa INECO con una consorcio peruano.

Entonces, así eso hay que tenerlo claro. Entonces es el equipo que nos da el soporte.

Y entonces para hacer todas estas inversiones, inversiones que tiene que hacer LAP en el marco de sus obligaciones contractuales, estos dos hitos que estamos supervisando, dos hitos importantes hay que tener, pista, pista principal, pista paralela, la nueva, y el edificio terminal. Esos son dos hitos contractuales establecidos en la adenda, no más.

Y como dice claramente la doctora acá, que efectivamente ellos tienen que garantizar en esta infraestructura que se ha construido niveles de servicio. ¿Qué son niveles de servicio? Son estándares de calidad dirigido hacia los usuarios que van a usar la infraestructura, estándares de calidad establecidos por el manual del IATA y requisitos técnicos establecidos en el anexo 14 del contrato de concesión han listado. Y esos estándares de calidad de niveles de servicio, Ositran una vez puesto en operación esta infraestructura, está midiendo de manera permanente. Y para la quincena de este mes vamos a tener un primer reporte respecto a cómo estamos con los indicadores de niveles de servicio. Por ejemplo, ¿qué nivel de servicio? Por ejemplo, tiempo de procesamiento en *check-in*, tiempo de cola en espera en migraciones, metro cuadrado de pasajeros que se le

DOCUMENTO DE TRABAJO

asigna en sala de embarque. Todos esos estándares de calidad están establecidos en los RTM y los estándares de calidad del manual de IATA.

Esa es nuestra labor de supervisión cuando la infraestructura está puesta en operación. Y ahora.

Y efectivamente han sucedido estos eventos, no es que están permanentes. Sí, efectivamente, como dice claramente, se le entregó una oficina a la compañía Copa y hubo una perforación ahí, pero se solucionó. No está ahorita, no está permanente.

Hubo una vaporización de unos cables ahí del aire acondicionado se corrigió, todas esas cosas con el personal de Ositran, nuestra empresa supervisora estamos (...?) No es que está permanente.

Por ejemplo, sacan el de los cargadores, sacan el tema de los sensores de los fluxómetros de los baños, eso tal cual está como el manual, lo establece el manual del fabricante. Entonces, ¿qué más, ¿no?

Entonces reiterar nuestra labor de supervisión, no es que no estamos, señalaron acá que no estamos haciendo nada, estamos por las puras y eso creo que es una falta de respeto, ¿no? Creo que respeto guardan respeto.

Nosotros cumplimos nuestra labor que nos han encargado, supervisar la infraestructura de transporte concesionada que ha elaborado el concesionario, supervisamos y que ésta brinde niveles de servicios adecuados a los usuarios, usuarios en general. Ojo, usuarios, los usuarios finales, pasajeros y compañías aéreas también. Entonces a ellos también nosotros vemos cómo se les brinda esos niveles de servicio, tanto del lado aire, el lado tierra y eso es nuestra labor.

Entonces, como anuncio si no puedo ser injusto lo que habíamos coordinado con la doctora, que para el 15 nosotros vamos a tener el primer reporte de la medición de niveles de servicio en toda la infraestructura que se está haciendo en el aeropuerto Jorge Chávez para ver cómo estamos con respecto a los indicadores de niveles de servicio. Uno, por nuestra empresa supervisora que está INECO y también por el equipo de planta nuestro que hoy día lo ha conocido, está nuestro personal también ahí en el aeropuerto que está haciendo de manera aleatoria en cada uno de los procesos.

Eso es básicamente respecto a la labor de supervisión nuestra en el aeropuerto.

Después hay otro tema importante que hay que señalar y vale la pena precisar, que en medio se está repitiendo respecto a que se ha entregado una pista incompleta. Y de verdad, eso sí es una

DOCUMENTO DE TRABAJO

irresponsabilidad. Porque a ver, antes esta pista, disponíamos solamente una pista de aterrizaje, ¿correcto? Luego del COVID se hizo la pista paralela, se puso en operación, pero cuando se construyó la nueva, se planteó hacer las conexiones, las calles de rodaje de conexión a la antigua, pero no se podían hacer por un tema operativo. ¿Por qué? Y acá los señores de Córpac me dan la razón y la gente la DGAC también, que en su momento se coordinó, porque se iba a tener impacto a los radiodores, a la aeronavegación, equipos muy sensibles que se iban a deshabilitar y entonces eso lo que los periodistas y personas que desconocen el tema mal informan. Entonces es un tema importante que hay que tenerlo en cuenta.

Si se operaba en esa oportunidad en la pista hacer la conexión hacia la calle de rodaje que dicen que se ha postergado, que se va a hacer ahora en esta fecha se hubiese tenido que inhabilitar la pista. ¿Hubiésemos cerrado la pista? No.

Entonces operativamente se tomó la decisión con el concesionario de Eje AC. Ositran, que eso se haga ¿en qué oportunidad? En la oportunidad que se va a rehabilitar integralmente la pista en este periodo, que ya está en inicio en esta etapa de construcción de calle de rodaje y rehabilitar la pista vieja, la pista antigua. Entonces eso es oportuno señalar.

Entonces que no es que se haya dejado de hacer, sino operacionalmente se ha desplazado en el tiempo para garantizar la continuidad, importante, se dice seguridad, seguridad, seguridad. Esto, haber desplazado este trabajo para otro periodo, es mucho mejor todavía para la seguridad operacional, porque si no se iba a tener impacto en las operaciones.

Entonces, esas precisiones quería hacer al respecto, señora presidenta, pero nosotros con el compromiso le hacemos llegar para el 15 el primer resultado de esta medición de nivel de servicio en todas las infraestructuras y en todos los parámetros que el mismo manual de IATA establece y los requisitos técnicos mínimos respecto a cómo se están comportando los niveles de servicio en el aeropuerto.

Y por qué es importante esto, señora presidenta, para redondear esa idea Y como dice, le medimos y ¿qué hacemos? Al concesionario le vamos a exigir a que uno, mejore procesos o en su defecto amplíe la infraestructura. Esa es la importancia de la medición.

Por eso no es que se haya comprometido a hacer tanto metro cuadrado o un terminal para equis millones de pasajeros, sino es dinámico, es dinámico de acuerdo a la demanda, atender a la demanda. Por eso la labor del supervisor es importante con esta medición de niveles de servicio.

Eso, señora presidenta, lo que quería revisar.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias.

Tenemos como tema del Orden del Día el informe del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y la Protección de la Propiedad Indecopi, sobre supervisión de los derechos de los consumidores ante retrasos, servicios deficientes y tarifas excesivas.

2. Reclamos atendidos y acciones correctivas o sancionadoras, coordinación con la LAC y el MTC para proteger al usuario.

Le damos la bienvenida a la señora Katia Silvana Peñaloza Vassallo, directora de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor del Indecopi. Le agradezco su presencia. No sin antes también hacerle un pequeño... al igual que Ositran.

Hoy día estaba, como dice, en aras de sumar esfuerzo, no de molestar. Estaban las chicas en su *counter*, pero faltaban hacia afuera, entonces, no sé si poner más funcionarios de Indecopi, porque teniendo que son tres niveles, tres niveles y hay mucha afluencia de público y sería bueno de que de repente una por nivel.

Bueno, es una sugerencia de esta pobre y humilde servidora, ¿no? Al igual que Ositrán también encontré a las pobres ahí, me gustaría que de repente también, doctora Zambrano, aumentar un poquito, unos dos o tres también funcionarios más, aunque me han dicho que habían 16 antes, pero ahora de 16 han reducido. Las encontré a las chicas ahí, de verdad que muy amables, chicas muy entusiastas y eso es lo que también como viene la gente. Yo siempre les digo, el carisma y el servicio se nota. Entonces, me gustaría también ahí que lo tomen en cuenta como una sugerencia, de repente aumentar unas dos o tres personas más.

Hay que pedir más presupuesto. Entonces, eso.

Tiene el uso de la palabra representante de Indecopi.

La DIRECTORA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR DEL INDECOPI, señora Katia Silvana Peñaloza Vassallo.—Muchas gracias, señora presidenta, por su intermedio salud a todas las autoridades y a las personas presentes.

Le traigo el saludo del presidente de Indecopi, el señor Alberto Villanueva, lamentablemente por temas de agenda que no hemos podido mover oportunamente, él no se encuentra aquí. Pero yo estoy aquí para agradecer este espacio en el que puedo comentarles el trabajo que ha venido realizando el Indecopi a favor de los usuarios y en el cumplimiento de sus funciones.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Siguiente, por favor.

Las competencias de la institución están dadas por ley y se enmarcan en lo que es una relación de consumo. Esto implica que, de cara a las operaciones propiamente puestas en marcha en el aeropuerto, nosotros velamos por las relaciones de consumo que se entablan entre los consumidores y las empresas que prestan servicios de transporte aéreo.

En ese contexto, nosotros hemos venido fiscalizando las obligaciones de las aerolíneas en el tema de, número uno, libro de reclamaciones y el respectivo aviso. Información clara y oportuna en caso de cancelación o retraso del vuelo. Cumplimiento de itinerarios y las medidas de protección que se establecen legalmente y que nosotros hemos sintetizado en lo que nosotros le denominamos el Indecotip de los derechos de transporte aéreo.
(12)

Y si usted me permite, hemos traído una pieza gráfica que de alguna manera diagrama de manera muy sensible los derechos de los pasajeros en este sector en particular.

Este de aquí es un *dummy* que nosotros tenemos y que nos paseamos por todos los... muchas gracias.

Si me permite, señora congresista, disculpe. Este de aquí es un *dummy* que nosotros tenemos de manera muy orientativa en el que le explicamos a los pasajeros cuáles son los derechos que tienen ellos en situaciones de cancelación o retraso de vuelos. Esta información ha sido sistematizada de manera bastante gráfica. Aquí está, por ejemplo, la demora mayor a dos horas, a cuatro horas, a seis horas y los derechos de los pasajeros.

En ese sentido, por su intermedio, señora presidenta, a lo que nosotros nos gustaría, teniendo aquí a las autoridades presentes, es que esta información sumamente gráfica pueda ser compartida, pueda estar en los aeropuertos, en el aeropuerto específicamente Jorge Chávez. Nosotros tenemos, por ejemplo, esta información en el Aeropuerto de Arequipa. Entonces las personas están, de hecho, dentro del *gate* ya de embarque. Entonces, por su intermedio, nos gustaría que esta información pueda estar a disposición para su mayor difusión. ¿Por qué? Porque esta información es muy sensible, sobre todo, no cuando las personas van a viajar en una situación regular, sino cuando están en una situación de necesidad. Incluso tenemos aquí nuestro WhatsApp Aeropuerto que funciona las 24 horas del día y los siete días de la semana.

Nosotros, usted ha visto, como bien ha señalado, a cuatro personas, pero nosotros tenemos turnos de personas las 24 horas del día en tres turnos y tenemos la posibilidad de ingresar a la zona nacional y a la zona internacional para que en caso haya

DOCUMENTO DE TRABAJO

algún problema dentro de las instalaciones, los pasajeros y los consumidores se vean acompañados y asistidos en sus procesos, tanto de asesorías, de reclamos y de denuncias.

Sí, aquí justamente le traigo otra pieza que nosotros hemos estado difundiendo. Ese es el WhatsApp y lo que queremos también es que toda la ciudadanía pueda tener este número dentro de sus contactos.

Perdóneme, a la cámara, sí, discúlpeme.

Aquí está. No sé si están, por favor, si me indican, porque no sé si lo están... muchas gracias. Gracias, señora presidenta, por su intermedio quiero dar a conocer este número de contacto que atiende, como le decía, las 24 horas del día y lo que nos permite es esa cercanía a la ciudadanía que nosotros necesitamos para asistirlos.

Ahora, continuando con mi presentación.

Siguiente, por favor.

Y quería comentarles un poco las acciones que hemos tenido en estos cuadros comparativos y explicarle también lo que vio usted el día de hoy en el aeropuerto, que quizás pudo haber sido visto como poco personal. Nosotros hemos estado en el aeropuerto, incluso desde la Marcha Blanca, porque lo que nosotros entendemos como Indecopi, es que los ciudadanos vienen a nosotros para absolver cualquier tipo de necesidad, inclusive el tema de saber dónde están las puertas de embarque, dónde están los controles de seguridad y para eso era necesario que el personal del Indecopi conozca las nuevas instalaciones y nos han dado las facilidades correspondientes para poder nosotros, como funcionarios, asistir en varios turnos y tener conocimiento de dónde estaban.

La señora PRESIDENTA.— Señorita, disculpe, no contesta el WhatsApp, lo estoy llamando.

La DIRECTORA DE LA DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR DEL INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL - INDECOPI, señora Katia Silvana Peñaloza Vassallo.— No, es que es WhatsApp, es mensajería instantánea.

La señora PRESIDENTA.— Ah, vale.

La DIRECTORA DE LA DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR DEL INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL - INDECOPI, señora Katia Silvana Peñaloza Vassallo.— Es para que

DOCUMENTO DE TRABAJO

le contesten inmediatamente. Sí, no es un teléfono, es un sistema de mensajería instantánea. Así es.

La señora PRESIDENTA.— Pero no me contestan.

La DIRECTORA DE LA DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR DEL INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL - INDECOPI, señora Katia Silvana Peñaloza Vassallo.— En este momento estoy conectada con el jefe del aeropuerto, no se preocupe y le van a contestar de manera inmediata, señora congresista.

Lo que quería comentarle es que nosotros hemos estado en las instalaciones del aeropuerto desde la Marcha Blanca y en esta lámina usted puede verificar aquí cómo han ido, cómo ha evolucionado la data comparativa, tanto en temas de reclamos como en temas de asesorías. Nosotros hemos recibido el primero de junio, el día domingo, 1486 asesorías y luego han ido bajando hasta el día 8 de junio, el día de ayer, con 330 asesorías. Esto explica por qué nuestro personal y nuestro número de colaboradores ha ido modificándose de acuerdo a la demanda de servicios de los ciudadanos. El primero de junio hemos tenido 39 colaboradores, era un día domingo, yo me incluyo dentro de los 39 colaboradores que hemos estado en las instalaciones del Indecopi, justamente para verificar cómo se estaba prestando el servicio y el día 10, perdón, 8 de junio hemos tenido 10 colaboradores que va de manera muy congruente con la mano de la demanda de nuestros servicios.

Ahora, debo precisar que de estas asesorías no todas se han materializado en reclamos, eso quiere decir que el resultado de las asesorías ha sido favorable, porque hemos podido acompañar a los usuarios y brindarle salidas ante la cancelación o los vuelos demorados.

Respecto a esa información.

Siguiente, por favor.

De nuestra fiscalización, los resultados preliminares los tenemos aquí, son 17 aerolíneas fiscalizadas a través de 58 vuelos, identificación de 39 vuelos demorados o cancelados, esta información ha sido recopilada por la Dirección de Fiscalización y está siendo evaluada para ser remitida a los órganos resolutivos correspondientes, en caso corresponda el inicio de un procedimiento administrativo sancionador o no, de cara a la autonomía propiamente de los órganos resolutivos. Esto, como le digo, se suma del monitoreo propiamente en Marcha Blanca. En total, en todo este monitoreo hemos verificado la información de 3716 vuelos, de los cuales 1879 eran vuelos nacionales y 1837 vuelos internacionales.

DOCUMENTO DE TRABAJO

En esta diapositiva, lo que les mostramos aquí es, no solamente el WhatsApp del aeropuerto, sino donde queda ubicada nuestra oficina. Nuestra oficina está en el primer piso, al costado de las salidas nacionales, frente a la puerta número 1 y como les mencionaba, nuestro servicio es 24/7.

Siguiente, por favor.

Nosotros hemos acompañado a la ciudadanía con la difusión de notas de prensa desde la Marcha Blanca, en la cual se emitieron recomendaciones para llegar, para que, por ejemplo, el consumidor pueda llegar con la anticipación correspondiente, para que pueda seguir la señalética, para que pueda leer las informaciones de vuelo, pero también de cara a las aerolíneas, para que cumplan con sus responsabilidades y obligaciones vinculadas, no solamente al libros reclamaciones, sino también a brindar información oportuna, accesible, clara, información sobre el embarque y condiciones de viaje y también para que tengan una orientación adecuada hacia el consumidor.

En la siguiente lámina puede ver usted nuestra activa presencia en medios, en lo que hemos estado tratando de difundir con la mayor, digamos, en todos nuestros canales, el WhatsApp del aeropuerto y la ubicación de nuestra oficina para poder asistir a los consumidores en todas sus consultas y orientaciones.

Siguiente, por favor.

El impacto de nuestras acciones de comunicación está resumida en esta lámina, además de las 14 entrevistas que hemos dado en medios y los dos comunicados hemos puesto en redes sociales a disposición de los consumidores, 18 post que han dado lugar a que más de 265 mil personas puedan acceder a esta información a través de nuestros canales institucionales y redes sociales.

Respecto al último punto, hemos tenido coordinaciones.

Siguiente, por favor.

A través de un documento oficial en el cual hemos puesto en conocimiento de LAP, de la DGCA y de Ositran, algunas incidencias que nosotros habíamos identificado justamente como resultado de este trabajo de monitoreo y supervisión.

Adicionalmente tuvimos una reunión con la gerente de operaciones del LAP en el que nosotros pusimos de manifiesto nuestra preocupación ante ciertos temas que si bien nosotros no fiscalizamos a LAP, no somos la entidad competente para ello, pero sí es necesario articular y trasladarle nuestras preocupaciones.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Nosotros pudimos conversar con ellos y tuvimos la oportunidad de identificar una solución, por ejemplo, respecto a un problema muy puntual, que es este tema de las pantallas informativas. Verificamos que había aglomeraciones, que la letra quizás no era muy grande y que esto podía generar incluso retrasos o pérdidas de vuelo. ¿Por qué? Porque el usuario, el consumidor, no es consciente de que su sala de embarque podría cambiar eventualmente. Entonces, lo que pasaba es que el consumidor se sentaba en la sala de embarque que identificaba originalmente como la que le correspondía y no prestaba atención a los cambios en las salas.

En ese sentido, LAP nos informó que tiene un servicio en el que permite hacer el monitoreo de salas de embarque de manera inmediata y que incluso tiene un servicio de mensajería instantánea que remite al número de teléfono celular del consumidor de su nueva sala de embarque.

En ese sentido, nosotros hemos remitido a AETAI una carta mediante la cual estamos recomendando, exhortando, a que al momento de que el pasajero haga el *check-in* en las instalaciones del aeropuerto, pueda dar a conocer este servicio y adicionalmente en esta lámina nosotros ya hemos cumplido con este cierto compromiso con el personal de LAP de dar a conocer esta facilidad, justamente buscando siempre el beneficio de los consumidores y tratar de paliar las situaciones que puedan dar lugar a una pérdida de vuelo.

Siguiente, por favor.

Finalmente, dejo a su disposición los canales de atención del Indecopi, en el cual se suma ya desde hace algunos años nuestro WhatsApp del aeropuerto de mensajería instantánea y esto nos permite nuevamente tener un canal de atención adicional para todos los consumidores.

Muchas gracias, quedo a su disposición, señora congresista.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, doctora.

Tiene el uso de la palabra el congresista Wilson Soto.

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

Aprovechando que está la funcionaria de Indecopi, quisiera hacer una pregunta.

En el anterior Aeropuerto Jorge Chávez, la caseta de oficina está afuera, entonces nos había dicho que Indecopi iba a estar ahora dentro, porque muchas veces, ¿qué pasa cuando algún problema que sucede? El pasajero ya no va a poder salir, entonces quiero saber si ustedes ahora en el nuevo aeropuerto que se ha

DOCUMENTO DE TRABAJO

inaugurado, siguen siendo afuera o están dentro del counter. Quiero saber eso, porque el gran problema que se presenta es ya cuando el pasajero ya ingresó, entonces ya no puede salir. Entonces, ¿cómo lo ayudan ustedes? Entonces, quisiera, por favor, si nos puede precisar.

Muchas gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Gracias.

Tiene el uso de la palabra, doctora.

La DIRECTORA DE LA DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR DEL INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL - INDECOPI, señora Katia Silvana Peñaloza Vassallo.— Muchas gracias, señor congresista.

Aprovecho la oportunidad para precisarle que las instalaciones, como tal, están fuera, pero el personal puede ingresar de manera muy rápida, tanto a la zona nacional como a la zona internacional, porque tiene los pases necesarios para ello. Es más, el jefe del aeropuerto ni siquiera necesita, si usted ingresa por las puertas de seguridad, como tal. Yo, por ejemplo, cuando estuve ese día en el aeropuerto, tenía que tocar porque no tenía las tarjetas, pero el personal de la oficina, que está acreditado como tal, tiene unos pases especiales que lo ponen en unas puertas, discúlpeme, no sé los términos, pero son automáticas, unos lectores, muchas gracias, son unos lectores, y abre la puerta y puede ingresar.

Es más, nosotros el día domingo hemos estado tanto las salas nacionales como las internacionales, gate por gate, haciendo la verificación de la señalética, identificamos algunos problemas que le hemos trasladado al personal de LAP a través de fotografías, tuvimos una muy buena receptividad y un compromiso de hacer las verificaciones, de mejorar la señalética, básicamente la que está en los carteles, en la parte superior de los pasadizos, porque la que está en el piso, por ejemplo, esa de ahí no identificamos ningún problema, estaba muy bien realizada, pero en las que sí identificamos algunas oportunidades de mejora, fueron trasladadas y mostradas al personal de LAP para que se hagan los ajustes correspondientes.

La señora PRESIDENTA.— Muy bien. Vamos.

La señora TRIGOZO REÁTEGUI (RP).— Presidenta, la palabra.

La señora PRESIDENTA.— Sí, congresista Trigozo.

La señora TRIGOZO REÁTEGUI (RP).— Sí, presidenta, para dirigirme a los funcionarios de LAP, donde se manifestó el señor Juan José

DOCUMENTO DE TRABAJO

Salomón, que en un primer momento en una entrevista vi que planteó utilizar los dos aeropuertos, porque se decidió en último utilizar el antiguo aeropuerto y el MTC dijo que no. Yo creo que esto ha ido progresivamente hasta adecuarnos al nuevo aeropuerto Jorge Chávez.

Y me gustaría también que si me respondiera si es verdad que Ositran ha multado a LAP con más de tres millones por instalar vidrios defectuosos en la torre de control de Jorge Chávez. Eso, presidenta, es de suma preocupación, ya que la torre de control del Aeropuerto Jorge Chávez ya restringió su uso nocturno y puso en riesgo la seguridad operacional incumpliendo el contrato de concesión. ¿Qué tan cierto es esta multa, presidenta, de tres millones? Y eso suma a una serie de cuestionamientos sobre esta ampliación del aeropuerto que Ositran ya enfatizó, y yo tengo acá, presidenta, las pruebas donde esta multa ya está acá, de tres millones.

Gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra para contestar el señor Juan José Salomón.

El señor SALOMÓN BALESTRA, Juan José.— Sí, por su intermedio, señora presidenta.

El último tema que comenta la señora congresista respecto de la multa fue efectivamente por la discrepancia que existió respecto de los vidrios en la torre. La multa fue impuesta luego de un procedimiento administrativo de acuerdo a la normativa propia de Ositran y la multa ya fue pagada. Listo. Ahí no hay mayor inconveniente.

La torre está operando con todos los sistemas y los vidrios cambiados al 100% dentro del plazo en el cual nos comprometimos para el cambio con el Estado. **(13)**

¿Y otra pregunta, permíteme, cuál fue? A

Lo del terminal, también lo he mencionado.

O sea, nosotros presentamos alternativas, tal como ha sido descrita acá por el señor viceministro.

Y tanto la industria, las líneas aéreas como el Ministerio dijeron que no, que consideraban que no era lo más conveniente de acuerdo a la lectura que ellos tuvieron del contrato de concesión.

Nosotros, una vez más, acatamos la decisión de la autoridad e invertimos estos 400 millones de dólares adicionales en el nuevo terminal.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Y si me permite, señora congresista, hacer una última precisión.

Somos, creo yo, el único concesionario en el Perú que no hemos iniciado ningún arbitraje contra el Estado. Ninguno, desde el año 2001.

Hemos cumplido los contratos, hemos aceptado las decisiones de las autoridades, en tanto todos se han llevado de acuerdo a los procedimientos establecidos, de acuerdo a las competencias de cada una de las entidades que tenemos, hemos cumplido y hemos avanzado.

No tenemos un solo proceso en contra del Estado. Hemos acatado aquello que haya que acatar.

El ejemplo, la decisión del terminal, el tema de los vidrios.

En la eventualidad de que Ositran inicie algún procedimiento, de acuerdo a sus propósitos a futuro, también nos defenderemos de acuerdo al procedimiento administrativo que tiene que seguirse en ese caso y listo.

O sea, eso es lo que se establece en el contrato y el Estado de Derecho.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchísimas gracias.

Sí, doctora Trigozo.

La señora TRIGOZO REÁTEGUI (RP).—Gracias, presidenta.

No sé si se van a seguir cuestionando estos temas, puesto que de repente van a seguir posiblemente, Dios no quiera, nuevas multas que se dan a la concesionaria.

Es importante, presidenta, el reporte de medición de niveles de servicio, que vamos a estar alerta porque va a ser este 15 de junio, que ahí vamos a hacer también el trabajo de fiscalización desde esta Comisión de Transportes y Comunicaciones, por su intermedio, presidenta.

Ya que se ha manifestado también afectación sobre el tema de filtración de agua y una serie más de pésimos servicios que están dando.

Esperemos que hasta esa fecha nosotros también podamos tener un reporte desde acá, desde la Comisión.

Para manifestarlo nomás, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Ositran, el 15 de junio, nos dará su primer informe sobre el aeropuerto y sobre los niveles de servicio, ya lo dijo el doctor Francisco.

Igual, el señor Juan José Salomón, también nos hará llegar algún informe, porque eso hoy día hemos estado conversando.

Debemos transparentar las cosas para tranquilidad no solamente del Congreso, sino de todo el Perú.

Doctor Wilson Soto, tiene el uso de la palabra.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Señora presidenta, muchas gracias nuevamente.

Señora presidenta, en mi intervención anterior había hecho varias interrogantes para que respondan el señor viceministro de Transportes, el señor de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ATU y Ositran, quienes todavía no nos han respondido cómo va a ser.

La señora PRESIDENTA.— Habíamos dicho que terminaban todos los expositores y de ahí vamos...

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

Muchas gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Por favor, tener paciencia.

Mientras el WhatsApp de Indecopi me siga, a ver si me localiza.

Por favor, Ositran.

El señor QUISPE MAMANI (BDP).— Wilson Quispe.

La señora PRESIDENTA.— Tenemos el informe de la Defensoría del Pueblo sobre evaluación del impacto de las deficiencias operativas en el ejercicio de derechos de los ciudadanos, accesibilidad, trato digno, condiciones de equidad en el servicio aeroportuario.

3. Recomendaciones emitidas y observaciones en curso.

Damos la bienvenida al señor Josué Gutiérrez, defensor del Pueblo, al abogado José Luis Agüero Lobatón, adjunto para la Administración Estatal y Servicios Públicos.

Les agradecemos por su participación.

Tiene el uso de la palabra, señor defensor.

Y muchas gracias por estar aquí.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El DEFENSOR DEL PUEBLO, SEÑOR Josué Gutiérrez Córdor.—
Presidenta, muy buenas tardes.

Un saludo a todos los señores congresistas aquí presentes, en especial al doctor Wilson Soto, a la doctora Trigozo, congresistas de la República, también a los congresistas que ya se retiraron, y a los que están en línea preocupados por una situación importante, que es brindar un servicio adecuado de nuestro nuevo Aeropuerto Jorge Chávez.

Sobre ese particular, se nos ha invitado a esta Comisión para informar respecto a nuestro accionar en todo este proceso.

Creemos, en principio también, que es oportuno saludar en esta tarde al señor viceministro, que viene en representación de todo el ministerio, a los señores funcionarios que nos acompañan del equipo integral que tiene prácticamente vinculación con la administración aeroportuaria, y también al concesionario.

Primero, el tema de la seguridad jurídica es importante para todos, tiene que ser predictivo para el Estado y también para el concesionario.

El concedente y el concesionario tienen que estar claros al momento de suscribir sus convenios o sus contratos.

Y creo que desde el año 2001 hay toda una tarea en común que se ha seguido haciendo.

Pero permítanme no hablar en nombre del Estado, porque en nombre del Estado están nuestros funcionarios de la parte ejecutiva, están nuestros funcionarios de la parte de la fiscalización y legislación, que es el Congreso de la República.

Entonces, permítanos, en el desarrollo constitucional, asumir la postura y la posición del usuario, más que del Estado y más que del privado que está a cargo de la concesión.

Y hemos elaborado un informe preliminar, y debo felicitar que hoy día se han puesto de acuerdo a nivel de esta comisión para poder emitir un informe, creo que es muy necesario e importante respecto a la actividad misma.

Solamente permítanme ponerme en un hecho que está claro.

Por un lado, está el Estado, y el Estado está representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en este contrato de concesión y están todos sus funcionarios, cada uno de acuerdo a sus competencias, y aquí están todos prácticamente, y también está el privado que es la...

DOCUMENTO DE TRABAJO

Debo, en principio, saludar, como lo he hecho en los medios de comunicación, el interés que ha tenido el concesionario por priorizar esta inversión importante.

Y, por otro lado, también asumir la falta de compromiso de parte del Estado en tener la infraestructura vial adecuada que permita pues una transitabilidad oportuna hacia nuestro aeropuerto.

Pero cuando hablo del Estado, no me refiero a una persona en específico, sino a las instituciones.

Y lastimosamente, acá no están pues los que han venido haciendo muchas cosas en nombre del Estado, pero sí tenemos a LAP, que es prácticamente los que están en esta tarde asumiendo la responsabilidad de dar explicaciones al país a través de esta Comisión respecto al funcionamiento del nuevo aeropuerto.

Hemos visto en el curso de todos estos días cómo se han ido implementando algunas acciones adicionales, que nosotros lo hemos hecho público, respecto a señalética, respecto a temas de discapacidad, información, en fin, que lo va a exponer en su momento nuestro adjunto en la administración estatal.

Pero sí quiero decirles algo que me ha llamado poderosamente la atención, que es lo siguiente:

Es muy recurrente que en los contratos de concesión el Estado con el privado se pongan de acuerdo para imponer algunas tarifas, como, por ejemplo, la TUA que se ha comentado en un proyecto de ley del congresista Wilson Soto.

Porque la TUA de origen y la TUA de transferencia, este segundo no ha estado contemplado en el contrato inicial, eso no ha sido parte de.

Se incorpora porque, de acuerdo al Anexo 3 del contrato de concesión, los servicios listados para el TUA de transferencia prácticamente ya se encontraban financiados en el TUA de origen, por lo que no era necesario desdoblarlos en el TUA.

Sin embargo, en la Adenda 6 del año 2013 se incorpora este concepto.

Entonces, creo que todo tipo de tarifas es la contraprestación del servicio.

Repito, yo no vengo a hablar en nombre del Estado, porque en nombre del Estado está hablando nuestro viceministro y seguramente, si en algún momento fuera un caso judicial, hablará el procurador, porque finalmente van a defender al Estado.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Nosotros no estamos acá para defender al Estado, sino fundamentalmente para defender al usuario, al ciudadano.

Y eso es lo que nos llama poderosamente la atención.

Porque cuando se habla de seguridad jurídica siempre entendemos que todas las cosas ya están preestablecidas al momento de asumir un contrato mutuo.

Claro, desde 2013 al 2025 han pasado más de 12 años y naturalmente se tenía que gatillar, o sea, se tenía que operativizar algo que ya estaba utilizado en la Adenda 6.

Entonces, vamos por partes.

Sí nos preocupa que el estado y la empresa privada se pongan de acuerdo para de alguna manera perjudicar al usuario.

Y sobre eso necesito una explicación mucho más técnica, mucho más sólida. No puede haber una mera explicación.

Y estoy convencido que esto va a ser abordado en el informe que haga la Comisión.

En todo caso, la Defensoría Pueblo está estudiando dos posibilidades.

Primera, que el acto de ejecución es lo que viene haciendo ahora Ositran, porque está ejecutando lo que en la Adenda 6 ya en el 2013 se dispuso.

Pero un momentito, la TUA de transferencia puede ser un dólar, puede ser 0.50 centavos de dólar o puede ser 7, como se ha propuesto, o puede ser 11 para el internacional, puede ser cualquier cifra.

Pero la pregunta es: ¿Por qué se incorporó algo que no estaba previsto? Ese es el tema de fondo.

Entonces, sí confío en la solvencia y la solidez empresarial de LAP.

Y lo he hecho público además y lo vuelvo a hacer. O sea, eso no está en duda.

Lo que creo que sí está en duda es el comportamiento poco feliz de los funcionarios que firman cualquier cosa perjudicando a la ciudadanía.

Eso no está bien.

Y como toda empresa privada buscará pues siempre mecanismos de rentabilizar más, mejorar más, no sé, en fin, captar más.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Porque la sociedad de capitales es con fines de lucro. Y probablemente lo hagan, bajo esa connotación.

Pero no olvidemos que este es un servicio público en el cual no solamente se trasladan las personas para hacer turismo, sino muchos, y creo que la gran mayoría que se trasladan, lo hacen por fines de trabajo, fines comerciales y de salud también fundamentalmente.

Entonces, cuando el Estado y el privado se ponen de acuerdo para abaratar los costos del servicio serán tomados en cuenta de muy buena manera por la ciudadanía, mejoraremos competitivamente.

Esto será para auspiciar más el turismo, para mejorar las condiciones de transitabilidad aérea.

Y creo que eso sí va a ser bien tomado por la opinión pública.

Pero hoy quiero esperar, presidenta, por su intermedio, los mejores argumentos de carácter técnico de por qué se firmó la Adenda 6.

Cuáles han sido los mecanismos más importantes que han justificado lo que hoy se ha visto como un atentado a la economía de los ciudadanos y los usuarios que hacen uso de las vías de transporte aéreo.

Dicho esto, quedará ahí.

Estamos anunciando ante esta Comisión y ante el país que, si fuera necesario, vamos a accionar ante los tribunales de orden jurisdiccional para proteger a la población, que es lo más importante.

No existe sino el interés de que la empresa privada y el Estado puedan definir cualquier tipo de contrato, siempre y cuando no sea lesivo al interés público.

Presidenta, voy a pedir en esta parte una interrupción para que nuestro adjunto, que ha estado a cargo de la supervisión -repito- de la puesta en marcha de la operatividad del nuevo aeropuerto pueda detallar los hallazgos.

Y vuelvo a repetir, felicitar los hallazgos primigenios para dar paso, si se quiere, a lo que han sido los correctivos que el día de hoy han informado los representantes de LAP en esta tarde.

La señora PRESIDENTA.— Muchísimas gracias, defensor.

Claro, conciso y como siempre en aras de la transparencia y, como dice, defendiendo al pueblo, que es su función.

Ha venido José Agüero, como siempre. **(14)**

DOCUMENTO DE TRABAJO

Gracias por la predisposición para aclararnos

Está en el uso de la palabra.

El ADJUNTO PARA LA ADMINISTRACIÓN ESTATAL Y SERVICIOS PÚBLICOS DE LA DEFENSORÍA DEL PUEBLO, señor José Luis Agüero Lovatón.—
Muchas gracias, señora presidenta.

Señor defensor del Pueblo, con su permiso.

Por su intermedio, un saludo a todos los funcionarios y congresistas presentes.

La Defensoría del Pueblo ha hecho una supervisión desde el inicio de la puesta en marcha del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Y hemos estado sostenidamente la primera semana del primero de junio, el 6 de junio, verificando los servicios y la accesibilidad sobre todo del terminal del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que a continuación paso a detallar.

Cuáles han sido los principales hallazgos que hemos encontrado, a fin de que se pueda advertir, tomar nota y mejorar en cuanto a la accesibilidad que hemos podido advertir.

Primero, en la zona interior de la zona de ingreso del aeropuerto hemos podido advertir, por ejemplo, como algunos ya lo han mencionado, que la señalética no contribuyó a que los usuarios o los pasajeros se desplacen adecuadamente hacia las zonas de embarque, hacia los registros de equipaje o hacia los servicios higiénicos.

Hemos visto la necesidad incluso de poder ayudarlos también a poder encontrar dónde estaba el servicio higiénico.

En ese sentido, la demanda a que se pueda establecer una forma de un medio adecuado para poder establecer una mejor señalética dentro de las instalaciones del aeropuerto.

De igual manera, hemos encontrado inconvenientes en el funcionamiento de los ascensores, también en las plataformas eléctricas, en las máquinas de registro de pasajeros.

Y las puertas eléctricas hemos visto algunas que fallaban, sin duda que —el personal estaba— de inmediato les preguntamos si estaban reparándolas.

Ha habido algunas fallas que las tenemos todas filmadas, están guardadas en nuestro registro de supervisión, y que pusimos a disposición también para que puedan advertirlo y poder mejorar.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Lo tercero, advertimos el primer día, sobre todo en los servicios higiénicos, que no había agua, en algunas instalaciones de lo que eran los servicios y, como ustedes ya lo han dicho, obras inconclusas.

Lo que preocupó y llamó más la preocupación a la Defensoría del Pueblo que la insuficiente disponibilidad de bancas para que se puedan sentar las personas, sobre todo adultos mayores, y una insuficiente también disponibilidad de sillas de ruedas para las personas adultos mayores y con discapacidad, que incluso nosotros pudimos verificar que se movilizaban en estos carritos de equipaje dentro del terminal.

Una aglomeración en una oficina llamada Identificación de personal interno.

Pensamos que era algo de identificación de Reniec, pero nos dimos cuenta de que era una oficina donde el personal interno de la propia institución, los que trabajan en el aeropuerto, se identifica.

Bueno, en los primeros días hubo una aglomeración ahí. Esto ha mejorado, pero sin duda consideramos que es conveniente analizarlo para cambiarlo de sitio en todo caso.

Las personas se confunden con esto, piensan que es también un control de identificación para ellas.

Si bien hemos podido advertir que hay orientadores, los primeros días había una carencia de ellos para atender a la cantidad de pasajeros que estaban un poco desorientados.

En cuanto a la zona exterior, la zona de ingreso del aeropuerto, hemos podido advertir que hay una ausencia de medios idóneos para brindar información a los pasajeros, sobre todo en las rutas para ingresar y salir del aeropuerto.

Muchas confusiones de los que manejaban los vehículos que subían a las tres zonas que tiene el aeropuerto.

Una información confusa también respecto a la información de la disponibilidad de los estacionamientos, considerando pues que hay dos tipos de estacionamiento: Permanente y uno que es rápido, temporal, que lo llaman.

Había desconocimiento por parte de los conductores a qué se refieren, y los carteles también no ayudaban a ver cuál era el permanente y cuál era el temporal. Muchos se metían a la zona permanente y tenían que pagar la tarifa que cobra ese estacionamiento.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Tampoco había señalización en cuanto a los vehículos y a los pasajeros que tienen que dirigirse con autos a los diferentes niveles.

Hemos visto que hay un estacionamiento de carga eléctrica que no funcionaba.

Y bueno, la confusión primaria de los primeros días después de no saber por qué piso entrar o por qué piso salir.

En cuanto a los exteriores del aeropuerto.

Hemos podido verificar que sigue habiendo señales para el aeropuerto antiguo. O sea, en los primeros días no los han eliminado.

Hay personas que siguen la señal y terminan en el aeropuerto antiguo. Incluso, se bajan, sobre todo extranjeros, y se les indica que ahí ya no funciona, entonces tienen que, ya saben, nuevamente regresar.

Entonces, es necesario que estas señales el MTC los tenga en cuenta para que los pueda, en todo caso, sacarlos de ahí.

Hay una falta de señalización también para la circulación en U y la semaforización, sobre todo en las intersecciones entre Morales Duárez con Santa Rosa.

Aquí creo que es necesario mayor atención y señalización incluso a los peatones, porque ahí es donde se congestiona por ahora más en la salida de los vehículos del aeropuerto.

No hay una mejor visualización también entre la avenida Morales Duárez para ingresar por la derecha a la avenida Santa Rosa.

Hemos podido advertir que, a pesar de que está prohibida la carga pesada por la avenida Morales Duárez, está entrando carga pesada a la Morales Duárez por la parte de Gambetta.

Entonces, eso es importante que los fiscalizadores estén ahí para que no dejen entrar estos vehículos de carga pesada que vienen del puerto del Callao.

Y sin duda, esta semana falta orientación a los vehículos que no saben por dónde entrar hacia el aeropuerto.

En cuanto al Aerodirecto, hemos podido advertir que hay buses insuficientes para la cantidad de personas que requieren este servicio, que es importante en esta etapa en la que no hay entrada y salida peatonal.

No superan la irregularidad de las frecuencias de sus rutas, según lo establecido en sus cronogramas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Había poca claridad en cuanto a la modalidad de pago y la tarifa.

Si bien hay un promedio de 3 a 5, todavía había desconocimiento de cuánto era el pago.

También una preocupación era la falta de iluminación en los paraderos.

Y estos días de lluvia o de frío estaban todos a la intemperie con sus maletas en la noche esperando el aerobús.

No hay una caseta.

Incluso, ya que está presente aquí el presidente ejecutivo de la ATU, trabajadores de la ATU tampoco tienen dónde sentarse, están parados casi todo el día.

Presidenta, no tienen oportunidad de ir al servicio higiénico, porque no está cerca.

Eso es una preocupación que también ellos nos dijeron de manera directa, porque están apartados del terminal, y tienen constante orientación por parte del público que necesita estar en el Aerodirecto.

Y bueno, hay una aglomeración de las filas.

Un paradero San José del Aerodirecto es el mismo que el paradero de transporte público. Y eso se confunde.

De repente hay mejor señalética para que no haya este tipo de confusión con este paradero, porque confluyen buses públicos con el Aerodirecto.

En conclusión, las recomendaciones que la Defensoría del Pueblo está realizando a LAP son:

Disponer las medidas inmediatas, que ya hemos escuchado en el transcurso de esta sesión que lo están haciendo, para mejorar los diversos servicios que presentan al interior del aeropuerto, así como garantizar la continuidad y la seguridad del sistema de abastecimiento de combustible para evitar las postergaciones y cancelaciones que hubo a raíz de este problema de traslado del combustible hacia las aeronaves.

Eso, a fin de evitar la vulneración de los derechos de los usuarios.

Al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, coordinar con la Municipalidad Provincial del Callao, a fin de disponer de una mejor señalización en las rutas que conducen al nuevo Aeropuerto Internacional, sobre todo en las intersecciones de Morales Duárez y Faucett, nuevo aeropuerto y Santa Rosa.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Mejorar la semaforización también y garantizar la presencia de policías de tránsito.

Orientar a los conductores y evitar un mayor todo en el cruce vehicular, sobre todo en el cruce de Morales Duárez con Santa Rosa.

Y a la ATU, seguir fiscalizando y adoptar medidas frente a las deficiencias del Aerodirecto, a fin de poder establecer una mejora del servicio a las personas.

Por último, el señor defensor del Pueblo indicó la preocupación sobre lo que es la tarifa unificada de transporte aéreo para los pasajeros de tránsito.

Consideramos que para la Defensoría del Pueblo es importante verificar este tema y una oportunidad de Ositran de poder revisar esta situación.

Tenemos conocimiento que existe un recurso de reconsideración por parte de las empresas de transporte aéreo internacional.

Esperemos que, en función a esa contradicción o a esa preocupación que ellos tienen, que reflejan también algunas preocupaciones que tienen la Defensoría del Pueblo, puedan resolver en concordancia a lo que su ley indica, cautelar los intereses del Estado, de la empresa y de los usuarios, que al final son los que nosotros nos preocupan.

Tenemos entendido que existe una conceptualización de lo que es la emergencia para ustedes, pero apelamos a que la emergencia justo constituya el interés general, los derechos de los usuarios, de los afectados que ahorita tenemos, y que pueda en más breve plazo poder resolverse ese recurso que puede de repente ser aprovechado por ustedes para de alguna manera revisar, reconsiderar en la razonabilidad, en la proporcionalidad, la tarifa de este TUA, apelando a lo que ustedes mismos han indicado en su informe, que al momento de alguna manera resolver la tarifa de TUA, que se hacía un aproximado, porque no se tenía la manera de cómo verificar objetivamente porque todavía no estaba en operaciones el servicio.

Bueno, ahora ya está en operaciones el servicio, así que de repente es una oportunidad para poder contrastar adecuadamente lo que ustedes han resuelto y determinar una posibilidad de mejora para el usuario.

Eso es todo.

Muchas gracias, señora presidenta y señor Defensor.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, doctor José Luis.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Tiene la palabra nuestro defensor.

El DEFENSOR DEL PUEBLO, señor Josué Gutiérrez Cóndor.— Muchas gracias, presidenta.

Solamente quiero, finalmente, advertir también del tema de los servicios internos para los pasajeros hacia los aviones y de los aviones hacia el terminal.

Llegué de Iquitos y demoramos más de media hora dentro del avión, estacionados, para esperar que aparezca el bus y nos recoja.

Entonces, eso también pasa.

Creo que hay un proceso de implementación, un proceso de puesta en marcha.

Esperemos que todo esto que se puede mejorar rápidamente se deba hacer lo antes posible.

Quiero seguir acotando en la feliz iniciativa que ha tenido esta Comisión de poder hacer su informe dentro de la investigación, que es lo que nosotros estamos haciendo.

Un informe preliminar es este que estamos entregando al país, que es la evaluación de justamente la TUA transferencia.

Las TUA transferencia, presidenta, no han estado incluidas en el contrato, y no hay razón para que se sostenga. Es un tema de fondo. No es lo que en este momento está haciendo Ositran.

Puede fijar 10 centavos de dólar, igual, no estaba contemplado al momento de suscribirse el contrato.

Por lo tanto, no debe ser aplicado.

Sin embargo, tenemos acá la otra parte.

Por eso, repito, frente a la actuación del Estado y a la actuación del privado alguien tiene que asumir la defensa del ciudadano.

Y creo que es el Congreso quien tiene la representación y nosotros, como Defensoría, la atribución constitucional de ejercitar su defensa y, bajo ese parámetro, interponer las acciones que el caso amerita.

Muchas gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, doctor Josué Gutiérrez.

Gracias por la apreciación.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Como siempre, en la palestra para defender a nuestros hermanos, los más necesitados y olvidados del Perú.

Había un tema muy importante, a pedido todos los congresistas.

Aquí hay una de ellas, está nuestra querida Cheryl Trigozo.

Damos la bienvenida a Loli Jhover Chávez Cabrera, director general de Presupuesto Público; al señor David Guillermo Miranda Herrera, director general de Presupuesto Público; al señor David Guillermo Miranda Herrera, director general Programa Multianual de Inversiones del Ministerio de Economía y Finanzas.

Esto para que todos nuestros alcaldes del Perú escuchen.

Ellos nos van a exponer sobre los puentes de menores luces, el presupuesto sobre el estado de puentes de menores luces que ha priorizado su cartera para el presente año 2025.

Tiene la palabra.

EL DIRECTOR GENERAL DE PROGRAMACIÓN MULTIANUAL DE INVERSIONES DEL MEF, señor David Guillermo Miranda Herrera.— Muy buenas tardes, señora presidenta, señores congresistas, invitados todos a esta reunión. (15)

Efectivamente, en el Ministerio de Economía y Finanzas hemos recibido la comunicación por parte del Ministerio de Transportes para la revisión y opinión técnica de un grupo de puentes, a través de dos oficios.

Un oficio de fecha 22 de mayo del 2025 y un oficio complementario el 30 de mayo del 2025.

Entonces, este oficio está en relación a la solicitud de revisión técnica de un total de 1004 inversiones, que tienen un costo total de 2936 millones de soles.

La señora PRESIDENTA.— Luego, se alista ATU, luego el señor Martín La Rosa Perón.

EL DIRECTOR GENERAL DE PROGRAMACIÓN MULTIANUAL DE INVERSIONES DEL MEF, señor David Guillermo Miranda Herrera.— Perdón. Voy a ir comentando rápidamente.

Mencionaba que tenemos nosotros ya en el Ministerio de Economía y Finanzas una lista de un total de 1004 inversiones, en los cuales se puede señalar:

Huánuco, con 108 inversiones, por un total de 154 millones.

Cajamarca, 110 inversiones por 166 millones.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La Libertad, con 85 inversiones de 130 millones.

Lambayeque, 10 inversiones con 695 millones.

Y una lista amplia que incluye a los departamentos de Amazonas, Ancash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Ica, Junín, La Libertad, Lambayeque, Lima, Loreto, Madre de Dios, Moquegua, Pasco y Piura.

Ese es el total de inversiones.

Solo para recalcar que, en el proceso presupuestario, a fin de que las inversiones que se financien puedan tener una ejecución con un proyecto que tenga una calidad dentro de su ejecución, dentro de resultado que pueda establecer para la población, se hace una revisión técnica de la formulación del proyecto.

Ahora mismo estamos en la fase de revisión de estos proyectos.

Como les mencionaba, son 1004 proyectos, los cuales es importante señalar en la

estructura que 990 son del gobierno local y 14 son del gobierno nacional y regional.

En la gran mayoría estos son inversiones del tipo IOARR, son cuatro proyectos de inversión.

Nosotros normalmente recibimos listas de proyectos para poder revisarlos.

En esta oportunidad, la cantidad es bastante amplia.

Teníamos previsto que a partir del 20 podríamos estar entregando, pero de las coordinaciones ya internas que venimos haciendo con el Ministerio de Transportes, tenemos previsto que se entregue este viernes toda la lista con las opiniones técnicas correspondientes.

Eso sería finalmente.

La señora PRESIDENTA.— Disculpe, doctor Chávez Cabrera.

Sobre esta información, para tranquilidad de nuestros colegas y de nuestros alcaldes, ya que luego nos iremos la semana de representación y vamos llevando esa incógnita, porque son brechas de las que tanto se habla, queremos tener certeza.

¿Verdaderamente esos puentes, que usted está diciendo, van a ser ejecutados?

¿O todavía falta que levanten observaciones, que vuelvan al MTC, del MTC al MEF y del MEF, un montón de cosas más?

DOCUMENTO DE TRABAJO

Eso es lo que quiero saber.

De estos puentes a mi Lambayeque solamente le ha tocado 10, a otros 4, a otros 6, mientras que a otros 85, 75, ciento y tantos.

Sabemos cómo funciona aquí el sistema.

Pero queremos saber si, aunque sea ese uno, que sea para Ucayali o para Lambayeque. ¿Saldrá o no saldrá?

El DIRECTOR GENERAL DE PROGRAMACIÓN MULTIANUAL DE INVERSIONES DEL MEF, señor David Guillermo Miranda Herrera.— Gracias por la pregunta, presidenta.

El proceso pasa por un primer paso, que es estrictamente técnico, en el cual el sistema exige que cuando se dé financiamiento a un proyecto es que tenga la inscripción okey dentro del banco de inversiones y que sea un proyecto que esté bien sustentado.

Estamos en esta primera etapa de revisión técnica, la cual nos está llevando rigurosidad, porque todavía estamos... son bastantes proyectos.

Por eso, veíamos que revisar rápidamente con el equipo para tener listo esto el día viernes.

A partir de la siguiente semana, nosotros estamos a disposición con el Ministerio de Transportes y los gobiernos locales, que así lo consideren, para poder hacer la revisión de las observaciones que pudieran existir al respecto.

Hoy por hoy nosotros estamos a un 40% de la revisión total de estos proyectos, y vemos que sí existen en muchos casos algunas observaciones que en su mayoría son subsanables.

Pero estamos nosotros a disposición para que, de manera coordinada, podamos levantar esas observaciones lo antes posible.

La señora PRESIDENTA.— O sea, la próxima semana, posiblemente a quincena o a fines del mes de julio tendríamos el barrido total de cuántos puentes van, de cuántos se han levantado observaciones y poder tener una respuesta en una asesoría técnica de ustedes con el MTC o viceversa, para poder nosotros tener la respuesta a estas grandes obras para cerrar brechas de desarrollo, conectividad y sobre todo acercar a nuestros pueblos más alejados.

El DIRECTOR GENERAL DE PROGRAMACIÓN MULTIANUAL DE INVERSIONES DEL MEF, señor David Guillermo Miranda Herrera.— Sí, es correcto.

Esta semana terminamos la revisión y, a partir del próximo lunes, durante la próxima semana, se levantarían todas las

DOCUMENTO DE TRABAJO

observaciones en coordinación con los gobiernos locales y el MTC.

La señora PRESIDENTA.— Me gustaría que, ya que están aquí también los coordinadores parlamentarios, a la Comisión se le asigne un funcionario para no estar molestando al ministro —para eso hay un montón de funcionarios— para que nosotros podamos desde nuestra Comisión, con nuestros técnicos y nuestros asesores, saber y canalizar esa información y colocarla en la Comisión, para que los veintitantos congresistas que pertenecemos a esta Comisión estemos informados y no estar molestando a nuestro viceministro, al ministro, ni nada, sino tener un canal de información para así nosotros ser el agente de cambio y de llevar esta noticia.

¿Le parece? Por favor.

El DIRECTOR GENERAL DE PROGRAMACIÓN MULTIANUAL DE INVERSIONES DEL MEF, señor David Guillermo Miranda Herrera.— Sí, correcto.

Finalizando, voy a dejar mi número para las coordinaciones.

La señora PRESIDENTA.— Muchísimas gracias. Que Dios le bendiga.

La señora LÓPEZ MORALES (FP).— Presidenta, Jenny López, por favor, pido la palabra.

La señora PRESIDENTA.— Doctora Jenny López, tiene el uso de la palabra.

La señora LÓPEZ MORALES (FP).— Gracias, presidenta.

Acabo de escuchar, presidenta, al funcionario Cabrera de (salto de grabación) que acaba de anunciar el financiamiento de 1004 inversiones en la lista que mencionó.

No escuché la asignación para la región Ucayali.

Por eso, solicito que el funcionario del Ministerio de Economía y Finanzas nos indique cuántos proyectos de Ucayali están en revisión técnica de los puentes de menores luces para Ucayali.

Que nos indique, por favor, señora presidenta.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra doctor Chávez Cabrera.

El DIRECTOR GENERAL DE PROGRAMACIÓN MULTIANUAL DE INVERSIONES DEL MEF, señor David Guillermo Miranda Herrera.— Solo para aclarar que el alcance de mi intervención en esta parte...

DOCUMENTO DE TRABAJO

El señor QUISPE MAMANI (JPP-VP).— Señora presidenta, congresista Wilson Quispe.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Luego, colega Quispe.

El DIRECTOR GENERAL DE PROGRAMACIÓN MULTIANUAL DE INVERSIONES DEL MEF, señor David Guillermo Miranda Herrera.— El alcance de mi participación en esta fase está vinculada a la revisión técnica que, como había explicado, tiene una primera fase de tener los proyectos idóneos, con las revisiones absueltas.

En todo caso, le voy a dar la palabra al director de Presupuesto.

Porque una vez pasada esta fase, vamos a ver lo de la distribución, que creo que es...

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra, funcionario, para responder la pregunta a la doctora Jeny López.

El DIRECTOR GENERAL DE PRESUPUESTO PÚBLICO DEL MEF, señor Loli Jhoyer Chávez Cabrera.— Buenas tardes, presidenta.

Previo, quiero comentar dos aspectos.

Lo que señala el señor David Miranda, él es el director de Programación Multianual de Inversión Pública, mi nombre es Jhoyer Chávez, director General de Presupuesto Público.

Lo que ha manifestado mi colega David es en el marco estrictamente de la revisión técnica a cada una de las inversiones propuestas en el documento remitido por el Ministerio de Transportes.

Luego de esta revisión que haga el equipo de la DGPMI, que es revisar si es que cumple o no con los criterios técnicos del invierte, si es que cumple o no con los criterios técnicos, derivados de las competencias sectoriales, que deben cumplir cada una de estas inversiones incluidas, viene un segundo momento.

Ese segundo momento es evaluar si es que existe o no el financiamiento respectivo.

Ahorita no hay una respuesta en relación a cuáles de las IOARR serían viables o no, porque previo, como bien dijo David, es la revisión técnica de cada una de estas inversiones.

Luego de ello, va a pasar a la Dirección General de Presupuesto Público, luego que se supere en todo, para poder hacer la evaluación financiera.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Sin embargo, presidenta, por su intermedio, sí quería comentar lo siguiente:

Esta solicitud del Ministerio de Transportes, como bien dijo David, bordea los 3 mil millones en términos de costo.

De esto, según el cronograma que nos ha alcanzado el Ministerio de Transportes adjunto en los sustentos, suman alrededor de 1,800 millones.

Entonces, como verá, la evaluación financiera o de la disponibilidad financiera que haya para financiar, va a depender también del espacio fiscal que pueda haber para ver si es que se puede asumir o no el financiamiento.

Y ahí, cabe resaltar que el año pasado, en la Ley de Crédito suplementario, también se financió una medida similar para puentes de menores luces.

Sin embargo, el nivel de ejecución de los gobiernos locales al cierre del ejercicio fiscal no superaba el 7%. Muy poco el nivel de ejecución.

Eso, este año hemos transferido como continuidad, con un decreto supremo, recursos para poder culminar los puentes de menores luces.

Pero a la fecha, del total transferido, inclusive, todavía los gobiernos locales tienen un monto por ejecutar de más de 159 millones.

Entonces, dado este antecedente, nosotros, luego que culmine todo este proceso, vamos a poder efectuar la evaluación tomando en cuenta justamente también los niveles de ejecutabilidad que muestran cada uno de los gobiernos locales.

Ahorita, las consultas, si considero de repente, presidenta, por su intermedio, que se dirijan un poco a mirar si es que cumplen o no los requisitos técnicos mínimos en relación a cada una de las inversiones.

Todavía el tema de financiamiento, por ahora no, porque como le digo, vamos a evaluar todos estos aspectos.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, funcionarios.

Lo más importante es que a veces hay que ser cabales y verídicos en las cosas.

Cuando no se puede, no se puede. Porque a veces levantamos falsas esperanzas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

También sabemos que nuestros alcaldes a veces son lentos.

Y también, la contratación de funcionarios que no son técnicos ni gestores pues dejan eso a veces al libre... que estén ahí como la inversión o el presupuesto no se acabe en los momentos en que verdaderamente se tienen que terminar las obras.

Eso tampoco es causal de que no se pueda, porque es la voluntad política, y también se puede ayudar.

Verdaderamente, todos no se echan en el mismo saco.

Hay alcaldes que sí ejecutan, y a veces consta que hacen expedientes que se caen y se quedan ahí también.

Y ese dinero es, como se dice, plata al vacío.

Seguimos.

Ahora tenemos el informe de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) sobre planificación e implementación del servicio Aerodirecto.

Dos, capacidad operativa actual y cobertura frente a la demanda.

Propuestas para una mejor integración del aeropuerto al sistema de transporte público de Lima y Callao.

Damos la bienvenida al señor David Hernández Salazar, presidente ejecutivo de la ATU.

Le agradecemos su participación.

Tiene el uso de la palabra.

El PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA ATU, señor David Hernández Salazar.— Muchas gracias, presidenta.

El señor QUISPE MAMANI (JPP-VP).— Presidenta, permítame, congresista Quispe, poder hablar.

La señora PRESIDENTA.— Perfecto.

Discúlpeme, colega.

Tiene el uso de la palabra el congresista Wilson Quispe.

El señor QUISPE MAMANI (JPP-VP).— Muy amable, señora presidenta.

Muchas gracias y mil disculpas tal vez por la interrupción.

Espero ser comprendido.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Solamente para trasladar mi malestar y expresar lo que los peruanos que viajan justamente, uno, al exterior y al interior del país a través de un aeropuerto totalmente deficiente, calamitoso. (16)

Señora presidenta, este aeropuerto es el peor aeropuerto que hemos podido observar. No cumple con las mínimas condiciones de servicio a la población.

Primero, el recorrido para llegar a este aeropuerto es muy largo. El tiempo que demoraba a comparación del primer aeropuerto del anterior, con este prácticamente se triplica el tiempo, perjudica a los pobladores, a la ciudadanía.

En segundo lugar, señora presidenta, los pasajeros con menos recursos económicos, me refiero a los hermanos de provincias, de las regiones del sur, de la selva, del centro, de acá mismo, de San Juan de Lurigancho, de acá de Lima, gente que trabaja día a día, no tiene para pagar un taxi que cobra 70, 80, 90 soles.

Y más aún, señora presidenta, nuestros pobladores necesitan laborar, necesitan trabajar, ellos viajan por una emergencia de trabajo. Hoy los vemos ingresar solamente por unidades vehiculares privadas, es decir, por taxis. ¿Qué ha pasado con este aeropuerto?

Y, en tercer lugar, señora presidenta, para poder ingresar a tomar el vuelo, primero tienes que atravesar las tiendas comerciales. O sea, ¿qué cosa hemos hecho con el aeropuerto del Perú? Hemos comercializado. Lo primero que se expone son los productos que se venden en este aeropuerto. ¿Está al servicio del pueblo o está al servicio de ciertas empresas que tal vez tuvieron cierta influencia en el Estado?

Y recojo lo que acaba de indicar el defensor del pueblo. ¿Cómo es posible yo puedo creer, como congresista, que aquí ha habido una colusión entre el Estado y la empresa privada? ¿Para qué? ¿Para brindar un mejor servicio o para perjudicar al peruano? Señora presidenta, créame, ahorita el pueblo se levanta. Ojo, estamos anticipando, porque este aeropuerto no brinda las condiciones técnicas y óptimas, menos sirve a la población de bajos recursos económicos. Hoy acabo de escuchar a los expertos en la construcción civil, pero la distribución, la infraestructura misma, este diseño no cumple con la realidad.

Cualquier ingeniero de cualquier universidad de quinto semestre, de décimo semestre de ingeniería civil, no creo que esté de acuerdo con esta infraestructura. Este parece un penal, parece un presidio, un presidiario. Es decir, disculpe, señora presidenta, para poder tomar el vuelo tienes que recorrer caminando prácticamente un kilómetro adentro del aeropuerto, y luego retornar. Es decir, el desplazamiento desde que ingresas

DOCUMENTO DE TRABAJO

desde la puerta principal a este aeropuerto, te toma aproximadamente una hora de caminata, una hora, señora presidenta, si usted tal vez todavía no lo ha visitado. Y que vayan, que vayan los señores que están hablando ahí en estos instantes del aeropuerto. Por eso digo que este aeropuerto es el peor. Estaba mucho mejor el anterior porque tenían accesibilidad inmediata y el servicio era más rápido.

En esta semana, la semana pasada, se ha pronunciado la decana nacional del Colegio de Arquitectos. ¿Y qué ha dicho? Uno, que este aeropuerto no tiene identidad. Segundo, el diseño en atención a la población y sobre todo la distribución de los ambientes o de los espacios de libre desplazamiento, no cuenta este aeropuerto. No tiene pues el diseño apropiado ni de ingeniería civil ni de arquitectura. Por lo tanto, no se ha diseñado un aeropuerto que sirva al pueblo, sino a gente pudiente, a gente que tiene dinero.

Yo creo que un hermano que vende su salchipapa, una hermana que vende su papa en el mercado Tinicachi, Unicachi, o los hermanos que vienen de Puno, de Acucho, o de Abancay, de Ancash. Pregunto, ¿hay congresistas de acá de esas regiones? Vamos a quedarnos callados frente a esta, a este pésimo servicio que viene realizando este aeropuerto. Y, es más, lo acaban de indicar los expertos que todavía no lo habían culminado a su totalidad, que todavía no habían hecho los estudios completos de este aeropuerto. Pero hoy vemos que estamos utilizando, el pueblo está utilizando este aeropuerto.

Y créame, señora presidenta, créame que en cualquier momento el pueblo se va a levantar, se va a organizar. Lo que ha hecho el defensor del pueblo hace instantes tiene mucha razón. Acá no se puede permitir, no se puede permitir este atrevimiento con los presupuestos, con la plata del peruano, para eso pagan sus impuestos los peruanos. Y haciendo la comparación, que se debió, debieron utilizar los dos aeropuertos, el anterior y el nuevo. Pero hagamos la comparación y vayamos a visitar todas las comisiones de aeropuertos y vean realmente cuál aeropuerto tiene más accesibilidad inmediata.

Ahora, si un pasajero quiere salir de ese aeropuerto, llegó a Lima, quiere trasladarse a pie, no lo puede hacer, señora presidenta, porque está no solo un kilómetro de distancia, está más de cinco, diez kilómetros para que pueda caminar un peatón y pueda salir del aeropuerto. Y más aún, tiene que girar, dar vueltas, retornar y volver a retornar para salir a la autopista.

Entonces, señora presidenta, creo que lo que estamos denunciando en estos momentos es simplemente el malestar en su totalidad del pueblo peruano.

DOCUMENTO DE TRABAJO

En mi condición de congresista de la región de Puno, rechazo tácitamente. Y, es más, tenemos que censurar este aeropuerto. No es correcto, no está bien.

¿Y dónde está el ministro de transportes? Este ministro que se para escondiendo. Yo no sé si tenemos ministro de Transporte, señora presidenta, porque cada vez que lo llamamos a la coordinadora parlamentaria o al coordinador, dice que el ministro está en una agenda extensiva. Él está resolviendo todos los problemas del país, pero ya vemos que ni siquiera los puentes de menor luz están considerados en todas las regiones.

Entonces, señora presidenta, ¿quién va a atender el MTC? Está en acefalía, no hay ministro, no existe un ministro a la cabeza en el MTC, porque el anterior hacía un trabajo regular. Claro que atendía el ministro Reyes, pero el que está actual no atiende a los alcaldes, no atiende a los dirigentes. Es más, está no ha habido, no conoce el tema, está desubicado.

Yo pregunto, ¿cuándo nos va a atender a los congresistas que venimos de región con nuestros dirigentes, con nuestros alcaldes? Señora presidenta, por intermedio de la Comisión de Transportes, por favor, hago extensivo este reclamo para que el ministro se ponga en regla y atienda al pueblo peruano, porque estamos haciendo cola en el Ministerio de Transportes por los múltiples reclamos que se vienen, y ahora no esperemos al tema de las lluvias, porque ahorita llegan las lluvias, señora presidenta, y vamos a estar con este mismo tema de las carreteras, que están en mal estado. No hay mantenimiento de carreteras, no han iniciado en varias regiones el mantenimiento de carreteras. Las empresas que han asumido esta responsabilidad no están cumpliendo, el caso de Juliaca a Lampa, el caso de Juliaca hasta Sandia. Hay varias empresas que han paralizado sus trabajos, y bien por el ministro, no conoce el tema.

Señora presidenta, muchas gracias por el espacio que me acaba de brindar para poder hacer pública esta denuncia, y sobre todo, aunarme a este pedido de censurar al ministro, y es más, tenemos que censurar este aeropuerto. No está bien este aeropuerto, señora presidenta.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, congresista Wilson Quispe.

Pero es importante, por eso también nosotros es nuestro control político que tenemos que hacer, y eso es importantísimo, que aquí nosotros, en ese control político de fiscalización, ser enfáticos en ir a nuestra región a recoger la temática y traerla, para ver cómo están los mantenimientos en las vías de accesibilidad, cómo son caminos, carreteras que le compete a

DOCUMENTO DE TRABAJO

Provias Nacional o Provias Descentralizado. Lo otro es la competencia que tienen los gobiernos regionales y los gobiernos municipales. Entonces, ahí también tenemos que ser enfáticos en eso.

Señor David de ATU, mil disculpas, tiene el uso de la palabra.

La señora LÓPEZ MORALES (FP).— Presidenta, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Sí, dígame.

La señora LÓPEZ MORALES (FP).— Presidenta, muy breve nomás, por favor, López Morales.

La señora PRESIDENTA.— Dígame, doctora.

La señora LÓPEZ MORALES (FP).— Sí. Ya, gracias, presidenta.

Presidenta, agradeciendo la predisposición, estando en un proceso de revisión, como lo han mencionado, solo para solicitar por su intermedio al viceministro que está presente y al director de Presupuesto del Ministerio de Economía y Finanzas, solamente para solicitar que se consideren puentes para la región Ucayali ya que existe una amplia brecha de conectividad, señora presidenta.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, congresista López.

Tiene la palabra el ingeniero David, representante del ATU.

EL PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO, señor David Augusto Hernández Salazar.— Sí, muchas gracias.

Por su intermedio, señora presidenta. Iniciar tal vez la presentación respondiendo dos consultas que se refirieron por parte de la congresista Portalatino y por el congresista Bellido, por favor, a través de su intermedio, referir que los taxis sí están ingresando al aeropuerto, los taxis aplicativos sí están ingresando al aeropuerto, tanto como los taxis formales y los taxis amarillo, todos están ingresando al aeropuerto. Es más, los taxis de aplicativo tienen un área de estacionamiento, tal cual como se les ha brindado a los taxis formales de la región Callao. En este momento, lo que se ha restringido es que se queden estacionados en la vía de pase libre, porque obviamente lo que eso genera es una cola que no permite atender a los pasajeros.

Recordemos que la vía, en la vía de pase libre de tercer nivel y la que tenemos en la parte externa, tienen un tiempo para que el ciudadano pueda bajar sin hacer ningún pago y sin ningún costo

DOCUMENTO DE TRABAJO

y luego continuar su circulación. Por lo tanto, sí referir que en este momento los servicios de taxi están ingresando absolutamente todos al aeropuerto y, es más, los servicios de aplicativo también tienen un estacionamiento justamente establecido en el aeropuerto.

Entonces, dicho eso, solamente...

La señora PRESIDENTA.— Ingeniero Davidcito, ingeniero David.

El PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO, señor David Augusto Hernández Salazar.— Sí.

La señora PRESIDENTA.— ¿Quién regula los precios tan excesivos de los taxis? ¿Quién controla eso?

El PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO, señor David Augusto Hernández Salazar.— Recordemos que los servicios de taxi son libre mercado.

La señora PRESIDENTA.— Ah, libre mercado.

El PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO, señor David Augusto Hernández Salazar.— Así es.

La señora PRESIDENTA.— Nadie los regula, nadie los fiscaliza, ellos pueden cobrar 200, 300 o 20 o 30.

El PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO, señor David Augusto Hernández Salazar.— En este caso los servicios son libres, los privados no están regulados, es un tema de tarifa de taxi. Los que tenemos tarifa regulada, sí, es la concesión de los servicios brindados. Nosotros, por ejemplo, en las tarifas de Metropolitano, Corredores, el Tren, la Línea 1, Línea 2, todo lo que son servicios concesionados, sí están regulados y la tarifa tiene un procedimiento para hacer su modificación. Mientras tanto, el taxi es completamente libre y no tiene una regulación tarifaria más que el mercado.

Dicho sea de paso, el mismo servicio del AeroDirecto, que ahora lo vamos a explicar, también es una tarifa que ha sido definida por los operadores en 2 y 5 soles. Ya ellos han definido su tarifa en ese precio tal como lo hemos publicado a través de nuestras redes.

Entonces paso, por favor, a hacer la exposición de las preguntas que se han hecho.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Son tres preguntas. Planificación e implementación del servicio AeroDirecto, capacidad operativa actual y cobertura y propuestas para su mejor integración al servicio de transporte de la ciudad.

Entonces, por favor, la siguiente, si fuera tan amable.

¿Cómo se reguló el servicio del AeroDirecto hacia el aeropuerto? Hay que tener en cuenta que quisiera hacer una explicación de los temas de movilidad y de sostenibilidad. ¿Qué cosa es llegar caminando al aeropuerto o qué cosa era llegar caminando al Aeropuerto Jorge Chávez? Era que un vehículo de transporte público nos deje en una avenida, la Faucett, Tomás Valle, u otra, y que las personas cruzando la pista a través de un puente, un semáforo, o en la zona donde no había semáforo, que por ejemplo lo damos en la interconexión de Tomás Valle hacia la zona de acceso del antiguo aeropuerto, la persona tenía que cruzar caminando por ese modelo. En todo el mundo los servicios de transporte público se integran. Eso se llama intermodalidad, esa integración física. Pues eso es lo que tiene ahora el nuevo aeropuerto. Porque los vehículos ingresan al área de concesión, a la parte, y a la parte interna del aeropuerto, y ahí es donde dejan a los usuarios.

Es decir, no están quedándose en una avenida, no se están quedando en la Faucett, no se están quedando en la Tomás Valle, sino que están ingresando. Por supuesto, aquí se ha referido de que tenemos que ver los temas de continuidad de gestión, tal como lo ha referido el señor viceministro, las inversiones que se tienen que realizar para que las líneas del metro también ingresen, y como ahora va a suceder a través de este monorriel, que pueda conectar las líneas de metro hacia el interior del aeropuerto, nos va a dar esa condición de masividad. Pero esta primera parte, el servicio de transporte público, está ingresando al interior del aeropuerto y está sacando a los usuarios.

¿Cómo se definió ello? LAP informó de los detalles que tenía para poder ingresar al aeropuerto, y solicitó a la ATU cuáles eran las empresas que podían atender con calidad, con vehículos nuevos, con vehículos a GNV, a los usuarios del aeropuerto. La institución puso a disposición 40 rutas que cumplieran con todas esas condiciones que establecía LAP en un proceso en el cual tenía que definir quién podía permitírsele ingresar al aeropuerto con estas condiciones de efectividad.

Ante ello, estas 40 empresas que cumplieran estas condiciones fueron invitadas a participar en un concurso, en un concurso en los cuales estas empresas justamente se comprometían a cumplir con estas indicaciones que acabo de referir.

De las 40 empresas, 14 participaron y de las 14, 5 ganaron. Por supuesto, quedaron niveles de prelación. Quedaron **(17)** las que

DOCUMENTO DE TRABAJO

quedaron en primer puesto, segundo, tercero y así. Entonces, fueron elegidas cinco empresas que son las que ahora conocemos y que voy a detallar en la siguiente lámina.

Aquí, estas fueron las cinco empresas que quedaron, la Ruta Centro, la Ruta Norte, la Ruta Ventanilla, la Ruta Sur y la Ruta Quilca, las cinco empresas.

Faltando unos pocos días para iniciar la Marcha Blanca, es decir, justamente la quincena de mayo, antes del quince de mayo, la Ruta Norte informó, el representante de la Ruta Norte informó que no iba a operar la Ruta Norte y la Ruta Quilca. Por eso es, y aquí paso a responder una de las consultas que se nos ha hecho, es por qué se cambió la Ruta Norte. La Ruta Norte fue cambiada porque justamente el operador de transporte público que ganó en primera instancia el servicio de Ruta Norte comunicó que no iba a atender la ruta. Obviamente, en base a sus cálculos de evaluación como privado, que no iba a tener la rentabilidad o la eficiencia para poder lograr dar este servicio, procedió a retirarse. En base a esa comunicación que dejamos justamente en la presentación, la siguiente por favor, se hicieron las modificaciones de la nueva Ruta Norte.

Y aquí es donde se nos presentaron dos inconvenientes que bien han sido reportados en el informe de la Defensoría. No cumplimientos, no frecuencia. Y eso se produjeron por dos operadores. El operador de la Ruta Centro, que no operó con toda la flota, sino que operó con cuatro vehículos de los ocho que debió poner, y la Ruta Norte, que también le pasó lo mismo, pero era porque era nueva y que tenía que implementar este servicio gradualmente. Ambos, ambos dos, han sido convocados por la institución, obviamente, justamente por la no prestación del servicio, y aquí iré explicando los detalles.

Por lo tanto, las rutas que tenemos, y a la respuesta de por qué se cambió la Ruta Norte, tenemos entonces la ruta que parte de Ventanilla, que es la ruta más extensa. La segunda es la ruta que la Ruta Norte, la nueva, la que parte en conexión con el Metropolitano. Pudimos lograr que esta ruta conectara con la línea del Metropolitano, viene por la Canta Callao, y de ahí luego se integra a la Avenida Faucett para luego ingresar al aeropuerto.

La siguiente es la Ruta Centro. Aquí también otro punto. Recordemos que la Ruta Centro fue inicialmente establecida desde la Plaza Dos de Mayo. Serias críticas tuvimos por definir que la ruta partía desde ese punto, pero estábamos sujetos a las características técnicas que se habían establecido para la postulación. En el límite de kilómetros, la Ruta Centro partía desde la Plaza Dos de Mayo.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Y ha sido proceso que hemos culminado el plan regulador de rutas, y adicionalmente, la gestión con la Municipalidad Metropolitana de Lima, que hemos podido extender la ruta hacia la Plaza San Martín. En este momento, obviamente, una mejor condición para el inicio, y lo que nos está refiriendo la Municipalidad Metropolitana de Lima, para no dejar un vehículo estacionado ahí, porque es un sólido, por supuesto, que va contra la línea del Metropolitano. Por lo tanto, la imagen de lo que es nuestro centro histórico, nos están dando un espacio en la misma Avenida Colmena, donde va a terminar, digamos, el primer paradero de la ruta. Es decir, a una cuadra de la Plaza San Martín, en la misma Colmena, pero eso ya es un detalle que venimos trabajando con Pro Lima de la Municipalidad Metropolitana para lograr que sea un espacio donde el vehículo puede esperar sin inconvenientes, y obviamente, no perjudicar esta imagen de nuestro Centro Histórico.

La siguiente es la Ruta Sur, que parte desde lo que conocemos como las antiguas Galerías Brasil, más o menos a la altura de la cuadra 12 de lo que es la Avenida Brasil, y que viene luego por Avenida La Paz para integrarse posteriormente por Venezuela y Faucett hacia la zona de acceso al aeropuerto.

Entonces, presidenta, solamente para referir los dos inconvenientes que tuvimos, tanto con Ruta Centro como con Ruta Norte, y esta última justamente porque ha iniciado de manera posterior y obviamente el tiempo de adecuación se le ha dado en esos días.

La siguiente, por favor.

Ah, perdón, la anterior solamente para resumir el tema, entonces 59 paraderos de AeroDirecto. Las rutas se vienen ajustando, como digo, el precio es de dos soles y de cinco soles. A los inicios de recorrido, las rutas están en un valor de cinco soles.

La siguiente, por favor.

Este es el recorrido que hacemos hacia el interior ya del aeropuerto, ya del área de concesión del aeropuerto, viéndose las flechas amarillas en el lado derecho de la exposición y en su parte superior, las rutas de acceso y de salida, y el recorrido que hacemos en la parte interna. Por lo tanto, sí referir que como bien ser se ha explicitado en el informe de la Defensoría, nuestro personal se encuentra en este punto rojo que se puede ver en la imagen, este punto es donde están el inicio de servicio de AeroDirecto, y al lado, vamos a ver que hay una eh una zona como marcada como E-6, que es en la parte superior, base a esta señal azul, perdón, la anterior, arriba, arriba, uno más, que es el estacionamiento y parqueo de buses.

DOCUMENTO DE TRABAJO

En este punto, es donde llegan el parqueo de buses. Ahí los buses se estacionan, los pasajeros tienen que bajar, y acceden por el corredor y por el boulevard hacia el interior del aeropuerto. En este punto, en ese estacionamiento, LAP nos ha dado un área, unas oficinas, y esas oficinas cuentan con baño. Sí quisiera referirles que entre el punto rojo y el punto del estacionamiento hay unos 150, 180 metros, que es el espacio que sí, obviamente, nuestro personal tiene que caminar, pero sí tenemos baños otorgados por LAP, entonces, tenemos oficina, y tenemos baños, tal vez, recordemos que tenemos un grupo que fueron llevados los primeros días, en el cual compartimos los primeros días de información hacia nuestros usuarios, nosotros también llevamos personal nuevo que no había ido al aeropuerto, sino solamente a informar, y tal vez desconocía que la autoridad, perdón, el concesionario sí nos había dado los baños, obviamente, para el uso de nuestro personal. Entonces, tenemos un baño adecuado justamente para nosotros.

Más bien, lo que ahí estamos adecuando, o tratando de ver, es el tema de las mejoras hacia los conductores, porque ahí sí tenemos un tema que tenemos que mejorar de trabajo con nuestros conductores.

La siguiente, por favor. Ah, perdón, regresar, la anterior.

El tema de consulta de los taxis. Ya, aquí está el tema de taxis. Nosotros, los taxis están dejando en la en el nivel 3, en la vía libre, y también en la zona del boulevard, todos los taxis pueden ingresar, y a la zona donde dice 6, que es el estacionamiento que está más adelante, ahí está en la zona de estacionamiento que se les ha dado a los taxis que están llegando por aplicativo.

Entonces, tienen área de estacionamiento, y la que se les ha ofrecido a los taxistas formales del Callao, que están justamente en ese punto, y en el lado anterior entre los buses, y el estacionamiento 6. Entonces, los taxis están estacionándose en el aeropuerto.

Como digo, la restricción que se ha dado es no quedarse estacionados en la vía libre porque eso genera congestión, y obviamente no deja que circulen los vehículos, dejen a los pasajeros y luego se vayan, y no queremos desorden de tener doble o triple fila en el aeropuerto. Entonces, sí están ingresando los servicios de taxi, sí están ingresando al aeropuerto, y lo que se quiere es que no se queden estacionados en la vía de circulación libre. Como lo vimos, dicho sea de paso, los primeros días.

Un punto que sí se ha estado haciendo fiscalización porque lo que hemos estado haciendo es apoyando el servicio, pero el primer día sí tuvo que haber fiscalización porque lo que estaba sucediendo era que, en la vía libre, en el tercer nivel, los

DOCUMENTO DE TRABAJO

carros se estaban quedando a esperar que salga un pasajero y en el tercer nivel no salen pasajeros, los pasajeros salen justamente por el segundo o por el segundo o el primer nivel. Entonces, obviamente se estaba generando un inconveniente en ese punto.

La siguiente, por favor.

El brandeo de paraderos, la información de los paraderos. Tenemos en todos los paraderos un QR en nuestra página web también y están identificados de esta manera.

Aquí se ven cada uno de los paraderos en los cuales el vehículo se puede tener y los paraderos se encuentran brandeados como se ve en la imagen, aquí hay un tema que estamos trabajando con LAP para corregir. Y bueno, es un tema de nuestros operadores de transporte público convencional. El contrato que se firmó para poder ingresar a la zona de concesión con el tema de LAP y con nosotros no tiene cláusulas de penalización, no se le puso penalización a los operadores, pero lo que estamos viendo es que por alguno u otro motivo han incumplido algunas condiciones.

Entonces, sí nos ha restringido al tema de la fiscalización, pero hemos tenido sesiones de trabajo donde los operadores están claros que están sujetos a fiscalización y estamos corrigiendo este primer punto, o sea, sí va a haber fiscalización y la fiscalización le corresponde, por supuesto, a la ATU. Somos nosotros los que tenemos que fiscalizar, pero lo cierto es que en el primer contrato que tienen nuestros operadores, no hay penalidades y al no haber penalidades, obviamente, no hemos podido ser más estrictos en estos incumplimientos, que como le digo, la mitad de la flota al inicio, y obviamente el tema de los carros que no terminaron de brandearse en el en el momento que se definió debió ser de esta manera. Ahí haremos nosotros la fiscalización del caso con los cambios y las correcciones que estamos dando a este contrato donde la penalización obviamente va a ser considerada.

La siguiente, por favor.

Estos son los vehículos, ese es el brandeo al que se comprometieron los operadores, pero no se ha cumplido, dicho sea de paso, han ingresado flota nueva los operadores para poder prestar este servicio. La empresa que viene de Ventanilla Avagon ha incluido vehículos nuevos.

El Urbanito, que es el operador del centro que justamente tuvo las fallas de participación y de servicio que fue el que no cumplió con toda la flota. También ingresó buses nuevos para esta operación. Obviamente, los operadores pueden haber tenido algún inconveniente, pero lo cierto es que sí han generado estas

DOCUMENTO DE TRABAJO

condiciones de malestar a los ciudadanos que vamos a corregir con la fiscalización que corresponde.

La siguiente, por favor.

La señora PRESIDENTA.— Ingeniero, y disculpe una interrupción.

A estas adecuaciones, a estos AeroDirecto, a estos buses, ¿se tomó en cuenta incluir la participación de nuestras personas con discapacidad, los pasajeros con discapacidad?

El PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO, señor David Augusto Hernández Salazar.— Sí.

La señora PRESIDENTA.— Hoy día he estado en un AeroDirecto. Imagínate que fuera tu hijo que vaya en silla de ruedas.

El PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO, señor David Augusto Hernández Salazar.— Así es.

La señora PRESIDENTA.— Nadie puede entrar ahí.

El PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO, señor David Augusto Hernández Salazar.— Sí, seguimos con la...

La señora PRESIDENTA.— Y le decía al chofer si había tenido capacitación o algo, y me decía que "no". Y le decía: *y si viene un pasajero de los muchos a nivel del Perú, que vienen con sillas de ruedas, ¿cómo lo hace?* "Ah, me bajaré, lo subiré, lo sentaré, le agarraré la silla de ruedas".

Pero, ustedes son también, hay que ponerse en los zapatos de miles de personas, con los cuales a todos los que somos servidores públicos, ellos también pagan sus impuestos, David, y también hay que poner el ojo en la atención, porque es también el defensor del pueblo defender los derechos. Todos tenemos nuestro chequecito hasta de esas personas que son el 10.4%, y muchos de ellos vienen desde provincia y, a veces, encontrar esos ahora, yo sí te pondría, por favor, y el defensor que tenga también en cuenta eso, y el ministro de Transportes con todos los funcionarios, chequear eso.

Las personas con discapacidad en infraestructura están olvidadas, en transportes están olvidados.

Aquí, en Chile, en otro sitio, hay ómnibus adaptados, y aquí nadie pone el ojo en eso. Eso sí te puedo decir.

El PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO, señor David Augusto Hernández Salazar.— Sí, quisiera justamente, entonces, tomar la recomendación que hace,

DOCUMENTO DE TRABAJO

presidenta, por su intermedio también referirle y recordar que estuvimos en una mesa justamente de accesibilidad con el señor defensor del pueblo, donde los ingenieros de la UNI refirieron un modelo para poder adaptar vehículos y buses. En ese trabajo estamos y también modificar la reglamentación que definía, que de las concesiones solamente 10% tenían vehículos para capacidad porque lo estábamos elevando. En este momento estamos elevando esa condición, aquí tendría que pasar lo mismo, el 10% de la flota tendría que tener justamente condiciones para accesibilidad y discapacidad. Pero, lo que quisiera referir es que hemos hecho un cambio en la normatividad justamente con el operador, el nuevo del norte.

El nuevo operador del norte que hemos inaugurado esta flota gracias a estos programas de renovación de flota, de reposición. El nuevo operador del norte ha traído algo que se dijo por muchos años que en Lima y Callao no se iba a poder hacer. Buses de piso bajo. Hoy día en el aeropuerto hay buses de piso bajo. El operador del norte está trayendo buses de piso bajo y era algo que hasta ahora se decía que en Lima y Callao no iba a funcionar. Ya los tenemos, están, lo estamos ingresando en el bus patrón, entonces, la accesibilidad que me está comentando, presienta, hoy día podemos decirle que tenemos la condición de poder aportarlo.

Buses de piso bajo, algo que hay que felicitar también a nuestro operador, nuestro operador del norte, Nueva América, porque es diez buses que me ha tocado inaugurar en diciembre, **(18)** no, perdón, en febrero, discúlpennme, buses que me ha tocado inaugurar en febrero, buses de piso bajo por fin en Lima y Callao y tienen la plataforma para poder subir a nuestros pasajeros, a personas con discapacidad.

Realmente es un trabajo bastante bueno en el que hay que felicitar al operador, pero creemos que el respaldo que le estamos dando con los títulos habilitantes, con el tema que le ha permitido poder renovar su flota, hoy día tenemos ya opciones que están considerando la accesibilidad.

Por lo tanto, en el aeropuerto, buses de piso bajo, los van a ver, es justamente la Ruta Norte, la Ruta Norte ya los tiene.

Aquí un poco el seguimiento de lo que son las rutas y los cambios, cada uno de estos puntos es un paradero, solamente pediría por favor ingresar a cualquiera, no tal vez el de Quilca o tal vez alguno del norte, y esta es la adecuación de cada uno de los paraderos, estamos dejando la información. Debo referir...

Por favor, la siguiente.

...debo referir que el día viernes hemos tenido la reunión con la Séptima Región, el día viernes de la semana pasada y el personal

DOCUMENTO DE TRABAJO

de Seguridad Ciudadana que los alcaldes han comprometido en una reunión para poder lograr que el serenazgo de sus distritos sea parte de la vigilancia de los paraderos. Recuerden que vamos a abrir próximamente veinticuatro horas en todos los servicios, por ahora está ya veinticuatro horas en Quilca, la policía está resguardando el paradero de Quilca, tenemos ya el respaldo de nuestra Policía Nacional, pero estamos claros que no nos vamos a dar abasto en los temas de seguridad ciudadana y en ese momento sí referirle que los distritos por donde pasan y donde están estos paraderos como los están viendo, hay municipios que nos están apoyando con su seguridad.

Disculpen, entonces la siguiente, por favor.

Referir justamente los inconvenientes que tuvimos, aquí están, la flota durante el tiempo de Marcha Blanca, se dio espacios de una hora que fue lo que se comunicó dentro de nuestros de nuestros *flyers* y nuestra información y luego la flota en operación que como ustedes ven en el norte de seis, de ocho vehículos que debieron estar funcionando estuvieron solamente seis, igual en la zona de Quilca todavía le falta al operador poner un vehículo y obviamente el nivel de servicio que estamos brindando, solamente referir que vamos moviendo diario nueve mil pasajeros por ruta y estamos en un nivel de servicio y con la adecuación y cumplimiento de los operadores, tanto de centro y del norte podemos ya decir que vamos a estar en condiciones de poder dar el servicio a la comunidad sin tener inconvenientes, presidenta.

Era cuanto tenía que informar, muchas gracias, quedo al pendiente de las consultas.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, ingeniero David.

Le damos la bienvenida al señor Martín La Rosa Perón, con las siguientes preguntas:

Análisis técnico sobre el impacto de infraestructura inconclusa en la experiencia del pasajero y observaciones sobre el riesgo en eficiencia operativa, seguridad y conectividad en el área del Hub Lima.

Tiene el uso de la palabra.

El señor IBARRA RAKE, Alonso.— Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Y luego ya responde la pregunta el viceministro a nuestro colega Wilson Soto, que como buen alumno está hasta el último.

El señor IBARRA RAKE, Alonso.— Muchas gracias, presidenta.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Muy buenas tardes con todos. Alonso Ibarra de IATA. Unos comentarios muy breves.

Bueno, efectivamente una mega obra de esta importancia, de esta envergadura obviamente cuando se inaugura no es perfecta y trae ciertas complicaciones, ciertos problemas. Es una realidad que hay problemas más importantes que otros. Sin duda el tema de la distribución del combustible fue alarmante en su momento, pero lo positivo es que se pudo contener y está solucionado tenemos entendido, así como otros problemas.

Y bueno, había mucha expectativa. Esta es una obra que tiene ya mucha espera por todos los peruanos, así que confiamos que siga mejorando como bien han mostrado diferentes funcionarios el día de hoy. Indecopi dice que conforme pasan los días se resuelven los problemas que puedan surgir de forma más rápida y que decrecen considerablemente. Las aerolíneas van a seguir apoyando en lo que esté dentro de su alcance.

Y bueno, también, así como agradecemos a Indecopi, también pedirles su apoyo para que cuando haya ciertos problemas, que no necesariamente sean problemas de las aerolíneas, se puedan identificar a los responsables para ayudar a solucionar el tema lo antes posible.

Y sólo para terminar, si bien este aeropuerto, el más importante de Lima y del Perú, es la prioridad, es el poco actualmente, seguramente esto ya lo veremos en otros espacios, pero no debemos descuidar tampoco a los aeropuertos regionales.

Hay muchísimos aeropuertos en el Perú que la verdad que pueden estar mucho mejor, por decirlo menos, y de nada sirve tener un aeropuerto tan importante si no se trabaja de forma alineada con los demás y se dan apoyo mutuamente. Esa es la única manera para que todos tengamos una verdadera conectividad en el país.

Así que nada, eso nada más y muchas gracias por la oportunidad.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor funcionario.

Es importante. Yo creo que Jorge Chávez está en los ojos del mundo, pero nuestros aeropuertos regionales dependen mucho de la voluntad política, de ese plan de prevención, de mantenimiento que en el Perú está lejos, lejos de existir. Y eso es solamente dedicación y conocer y querer hacer las cosas mejor.

Dejamos en luz la palabra a nuestro viceministro para que le conteste las preguntas a nuestro colega Wilson Soto Palacios.

El VICEMINISTRO DE TRANSPORTES, señor Ismael Sutta Soto.— Muchísimas gracias, presidenta. Voy a dar respuesta a algunas de las interrogantes de los señores congresistas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

También por su intermedio voy a pedir que haga uso de la palabra el director general de Aeronáutica Civil, en su momento. Y las que no puedan ser respondidas, obviamente estamos tomando nota y se lo haremos llegar por escrito.

Respecto a lo manifestado por el congresista Wilson Soto en referencia al ingreso peatonal, también ya lo evidenciamos hoy, hemos manifestado de que básicamente en este momento no existe un acceso peatonal.

El puente definitivo va a contemplar el acceso peatonal y además los viales internos definitivos también contemplan el acceso peatonal. Pero en este momento, de acuerdo a la operatividad del aeropuerto, esta accesibilidad peatonal generaría un problema para el pasajero, teniendo en consideración de que desde el puente hacia el terminal estamos hablando de más de dos kilómetros. Y esto impediría que haya un, digamos, un acceso eficiente para los mismos pasajeros. Nadie va a llevar maletas por más de dos kilómetros.

Entonces, ese es el objetivo para ello. Tanto el concesionario, el Ministerio de Transportes a través de la ATU justamente plantearon la accesibilidad de los pasajeros a través del transporte público, el AeroDirecto, que ya se nos ha indicado cómo está funcionando y cómo va mejorando su operación a lo largo de los días.

Y también, como se ha manifestado, la posibilidad del acceso a través de taxis que no tienen ningún tipo de limitación respecto a una vía libre que pueden ingresar no solamente vehículos particulares, sino también de servicios de taxi de cualquier modalidad por diez minutos.

Eso respecto al tema de la construcción del puente de Santa Rosa. Efectivamente, el puente de Santa Rosa se encargó inicialmente por obra pública a Provias Nacional. Provias Nacional convocó hasta en dos oportunidades por obra pública, una en la gestión, perdón, en la gestión del exministro Juan Silva. No podría indicarle en este momento cuáles fueron los motivos por los cuales estos procesos se suspendieron. Lo que puedo manifestar es que cuando llegamos nosotros encontramos una convocatoria vía obra por impuestos.

Obra por impuestos que lamentablemente quedó desierta. Se volvió a convocar y también recibimos la información de Proinversión de que no iba a haber un inversionista para poder adjudicar el proceso. Ante esta situación, teniendo en consideración de que el aeropuerto, el nuevo terminal se encontraba en ejecución, tuvimos que tomar decisiones que para nosotros fueron importantes, necesarias, y rápidas. Y es por eso que tomamos la decisión de la construcción de los puentes modulares.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Si no se hubiesen tomado esas decisiones en ese momento, en este momento no tendríamos la accesibilidad al aeropuerto, lo cual sí generaría un gran perjuicio al Estado. Esas son las decisiones que se tomaron en el momento, pero no solamente estamos hablando del tema de la accesibilidad a través de los puentes modulares, sino también de la conectividad.

Y hemos manifestado dentro de la exposición que también lo que hemos hecho es mejorar la accesibilidad a través del recapeo y reciclado desde la intersección de la avenida Santa Rosa hasta la avenida, hasta Línea Amarilla en toda la avenida Morales Duárez. En las siguientes semanas estamos coordinando con Provias Nacional para que podamos efectuar también el mantenimiento desde la intersección de Santa Rosa de Morales Duárez hasta Gambeta. Y así sucesivamente hemos trabajado con la Municipalidad Provincial del Callao asignando recursos para el recapeo del auxiliar de la avenida Morales Duárez, también para Faucett. Es decir, ha habido un trabajo en estos dos años de para generar una accesibilidad.

Esperamos que obviamente en el transcurso de los días esto mejore, pero no solamente nos hemos quedado ahí, sino hemos venido trabajando en proyectos a mediano plazo, como hemos manifestado, tenemos ya dentro de cartera la colocación de los puentes modulares sobre este Faucett, en Morales Duárez y también el convenio que estamos trabajando con la Municipalidad del Callao para la colocación de puentes modulares en la intersección con la avenida Argentina y Colonial, esto entre Faucett y Colonial y Argentina.

Entonces se está trabajando ello y esto va complementado con las obras definitivas. Ahora, sí existe una predictividad y una certeza de que en los siguientes meses vamos a tener a un constructor, un diseñador y constructor que se va a encargar de la construcción del puente definitivo. Eso es lo que no teníamos. Y bueno, no entendemos por qué esto no se concibió inicialmente dentro del Proyecto de Gobierno a Gobierno, quien viene desarrollando en este momento o venía desarrollando el viaducto de Santa Rosa.

Entonces lo que hemos hecho a efectos de no estar en esta disyuntiva, de volver a convocar y se quede desierto, es a través de una adenda, incorporarlo dentro del Proyecto de la Avenida Santa Rosa, y ahora sí tenemos la certeza, es más, ya tenemos una línea de tiempo. En este momento el puente Santa Rosa se encuentra ya en una procura, se han recibido siete propuestas de manifestación de interés. La presentación de propuestas es para julio del 2025 y como hemos manifestado anteriormente lo que queremos es que la obra del puente, propiamente dicho, la infraestructura de accesibilidad sobre el río Rímac va a iniciar en el 2026, en enero y concluirá en enero del 2027. y todo el

DOCUMENTO DE TRABAJO

proyecto que contemplan las obras complementarias, supresión de Morales Duárez, los accesos van a estar para el 2028. De la misma manera se complementa con el viaducto Santa Rosa en esa línea de tiempo.

Eso sería respecto a lo que me preguntó el congresista Wilson Soto.

El congresista Zeballos manifestó ¿Qué va a pasar con el anterior terminal? Creo que fuimos, ya lo explicamos, esto dentro del Plan de Desarrollo Aeroportuario, está como una zona de desarrollo comercial, está establecido en este momento así. Y también el congresista indicaba por qué no se operaron con ambos terminales. Hemos sido también claros y creo que todos coincidimos de que una operación con dos terminales en este momento no sería lo más adecuado por el tema de la interconectividad entre los dos terminales. Esto podría repercutir en una operación segura aeroportuaria. Y además, conectarse de uno a otro a través de buses internos o a través de... fuera del aeropuerto generaría un perjuicio mayor en este momento a los pasajeros.

Respecto a un tema de la performance en la carpeta de rodadura, recordemos que Ositran mide en los niveles de servicio y eso entiendo que está bajo la verificación de Ositran de acuerdo a sus competencias.

El congresista Bellido manifestó respecto a la recepción, a ver, para que el Ministerio de Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica llegue a expedir el certificado de operación de aeródromo que es básicamente para el lado aire, nosotros recibimos previamente el informe de Ositran que estaba vinculado al desarrollo y a la ejecución de la infraestructura, el cual manifestaba de que estaba al 99.9%.

También fuimos muy precisos porque lo que nos interesaba era garantizar la seguridad en las operaciones aeroportuarias, entonces lo que hicimos también fue requerir y esperar a la resolución, en este caso de la Dirección de Hidrocarburos, que estaba vinculada al abastecimiento de combustible y luego se, bueno, obviamente de acuerdo al proceso se desarrolló el [...?], luego se desarrollaron pruebas tanto integrales, pruebas individuales, hecho que de acuerdo a toda la evaluación y reuniones que tuvimos con los entes involucrados en este tema y con la comunidad aeronáutica establecimos la fecha de apertura del aeropuerto.

Fuimos todos los que estuvimos ahí reunidos en mesa, evaluamos todos los alcances, los ensayos y ahí manifestamos que ya había una fecha necesaria en la cual podíamos todos manifestar que el nuevo aeropuerto entraba en operación. **(19)**

DOCUMENTO DE TRABAJO

También se ha hecho referencia a que el aeropuerto es un aeropuerto precario. Creo que el término precario es de poca estabilidad o duración.

Consideramos que ese no es un término adecuado para esta infraestructura, de acuerdo a todos los estándares que estamos viendo y los inconvenientes que se han suscitado, pero que se vienen solucionando. Para nosotros es un aeropuerto de primer nivel y creo que ahora lo que tenemos que hacer es apoyar para que esta infraestructura avance, tenga todos los controles, en este caso, de calidad y de medición de niveles de servicio y, como hemos manifestado, sigamos posicionándonos como un *hub* importante dentro de la región.

También el congresista Bellido hablaba de que no se puede acceder con taxis libres; creo que eso ya ha sido aclarado, eso no es así.

La congresista Edith Julón manifestó respecto a la asignación de recursos para el programa PATS, que es el programa de asistencia técnica al transporte subnacional. Nosotros estamos haciendo requerimiento a la OGPP de 12 millones para financiar estos proyectos; le vamos a hacer el seguimiento.

En referencia a lo manifestado por el congresista Edward Málaga, ¿por qué se apresuró la fecha de la apertura del aeropuerto? Vuelvo a indicar, ahí hay un tema eminentemente contractual en tema de plazos, pero además se ha hecho un trabajo articulado entre todos los actores para determinar la fecha y no ha habido ningún tipo de presión, sino que esto obedece básicamente a un tema de coordinación tanto con el regulador, el concedente, el concesionario y las aerolíneas que en su momento nos reunimos y determinamos que esa fecha era la más adecuada para entrar en operación.

La congresista Cheryl Trigozo habló del financiamiento de puentes. Nosotros estamos gestionando, como hemos gestionado anteriormente, el financiamiento en esta etapa de más de mil puentes de menores luces, y claro, también hay que manifestar que la competencia para la ejecución de estos puentes en las zonas, tanto en las municipalidades provinciales como distritales, es competencia de los gobiernos locales.

Ante la necesidad de la falta de recursos es que el sector promueve la gestión para el financiamiento por parte del Ministerio de Economía y Finanzas para esos puentes.

La congresista Portalatino manifestó el mal estado de AeroDirecto, creo que ya se aclaró, también la falta de buses para el embarque y desembarque, creo que se ha aclarado, y claro, manifestó también que en estos dos años no se hizo nada. Consideramos que eso no ha sido así; justamente acabamos de

DOCUMENTO DE TRABAJO

manifestar que desde el sector de transportes hemos tomado este trabajo con mucha responsabilidad porque si no hubiesen tomado acciones en su momento, en este momento, valga la redundancia, tendríamos serios problemas de conectividad.

Acabamos de firmar un convenio con la policía, una adenda para que también podamos dotar de más de 170 efectivos y, por supuesto, estamos comprometidos en la infraestructura complementaria de primer orden que va a venir y va a complementar el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.

Es decir, estamos hablando de la conectividad a través del puente Santa Rosa, la vía expresa Santa Rosa, también el *PeopleMover* que acabamos de comentar y con ello creo que vamos a avanzar y lo venimos haciendo en todo el país.

Hay desarrollo de infraestructura; estaba hablando, por ejemplo, estamos buscando la solución después de muchos años al Callejón de Conchucos, hemos estado hace poco en Conococha-Huaraz poniendo la primera piedra, hemos estado en la apertura del aeropuerto de Anta porque, después de muchos años, ha entrado nuevamente Anta en un desarrollo aerocomercial con el privado.

Estamos trabajando en el puerto de Chimbote. Hemos trabajado y hemos aperturado el evitamiento Chimbote. Es decir, por ejemplo, en la región Ancash, consideramos que sí estamos trabajando bastante, como lo estamos haciendo en todo el país.

La brecha de infraestructura es grande, pero tenga la plena seguridad de que todo el equipo está muy comprometido en el desarrollo de la infraestructura porque sabemos que es importante.

Luego se habló de Jauja y Jaén. Ahí la directora, la presidenta del directorio, va a hacer uso de la palabra. Estamos avanzando, y eso sería básicamente respecto a los requerimientos de algunos congresistas.

Con su venia daría el uso de la palabra al director general de Aeronáutica rápidamente y luego a la directora de CORPAC.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, viceministro.

Tiene el uso de la palabra, Donald.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, señor Donald Hildebrando Iván Castillo Gallegos.— Gracias, viceministro, gracias, presidenta.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Ya casi todo ha sido descrito por el señor viceministro, pero, de todas maneras, contestando a las preguntas del congresista Wilson, yo quisiera mencionar lo siguiente.

Uno era sobre la participación en la famosa Adenda C. Definitivamente, la Dirección General de Aeronáutica Civil no participa en la elaboración de estas adendas, por lo cual, creo que damos por dada esa pregunta respondida.

En lo que se refiere a dos preguntas en una, no crean el tema del diseño tipo industrial que había y las obras de paisajismo; en realidad, estos aspectos están directamente ligados al concesionario. Es el concesionario quien es responsable del diseño y la construcción de esta obra. Por eso DGAC, dentro de su competencia técnica, no ve estos aspectos.

Sin embargo, también nos preguntas acerca de las pruebas ORAT. ¿Qué cosas son las pruebas ORAT? Para de repente ponernos en contexto. Las pruebas ORAT significan puesta en marcha de un aeropuerto, o sea, alistarse para la puesta en marcha de un aeropuerto en sus siglas en inglés.

Estas pruebas ORAT, de acuerdo a lo que conforme lo establece el contrato de concesión, están; el diseño y la ejecución de las obras están a cargo del concesionario y la supervisión de estas obras las hace Ositran. Ahora, con esto no quiere decir que la Autoridad de Aeronáutica se quedó viendo en la tribuna ni nada de eso, no.

Al contrario, nosotros hemos participado activamente con la industria y con todos los que intervienen dentro de una operación, aeronáuticamente hablando. La DGAC estuvo participando, ¿para qué? ¿Cuál es la función principal de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes? Que las operaciones sean seguras, que el avión aterrice seguro, despegue seguro y sus pasajeros estén seguros, que el traslado de combustible sea seguro, la carga, etcétera. Esa es la función de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

De repente, muchos de los problemas de que se han venido hablando son problemas sobre todo de niveles de servicio, que si la cola estuvo grande, que si hubo taxis, todo eso, pero son competencias ajenas a la Dirección de Aeronáutica Civil y creo que prueba de ello ya tenemos: algo hablamos, algo de 900 y pico de vuelos, creo, al día de hoy, un poco más de repente, y no hemos tenido ningún... 3500 vuelos hemos tenido y no hemos tenido ningún incidente que esté relacionado con la seguridad aeronáutica.

Y solamente, bueno, fueron cancelados 21 vuelos, pero por un tema de abastecimiento del combustible, no por un tema de seguridad o distribución de combustible, mejor dicho.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Decirles que la autoridad está, ósea, amén de que tenemos a Indecopi y tenemos a Ositran, también tenemos un grupo de inspectores que están 24/7 verificando que las operaciones aeronáuticas se den de manera segura, tanto en la pista antigua como en la pista nueva.

De repente, para ya terminar mi presentación, decirles que las dos pistas tienen las longitudes que estaban establecidas dentro del contrato de concesión. Una tiene 3503 metros y la otra tiene 3480 metros, que son utilizadas en toda su longitud, no tanto para aterrizajes y despegues.

Hay una que sí es cierto, tiene una pequeña, digamos, penalización por un tema de luces de aproximación; sin embargo, todos los aviones que vuelan desde y hacia el Aeropuerto Jorge Chávez entran o nosotros pueden aterrizar y pueden despegar de ambas pistas, o sea, no tenemos problema con eso. Justamente por eso es que se mantuvo la propuesta de que las dos pistas sean de la misma longitud.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, ingeniero Donald.

Ahora viene nuestra representante de CORPAC.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CÓRPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Buenas tardes, señora presidenta. Por su intermedio, buenas tardes a todos.

Rápidamente, lo primero que quiero decir es que desde el día uno que hemos tenido la oportunidad de conversar con usted y de coordinar, nuestra intención siempre ha sido actuar de la manera más correcta, legal y técnicamente posible.

En ese sentido, nosotros nos encontramos tanto en Jaén como en Jauja en los tramos finales ya. En Jauja, en este momento estamos en la parte del asfaltado. También quiero decirle que incluso se está recuperando 200 metros que no estaban habilitados, que hace más de un año se encontraban recortados de la pista; se está procediendo a la rehabilitación, estamos trabajando en eso. Nosotros hemos estado coordinando ya con la DGAC.

Lo que nosotros vamos a hacer es, a partir del 15, se van a hacer los trabajos ya de supervisión de la calidad para la parte final, y luego vendría un trabajo especial que se va a hacer en paralelo para ver cuál es la capacidad de vuelos que se podrá tener porque la pista en la actualidad está para tener dos vuelos diarios. Sin embargo, se va a hacer un estudio adicional por este trabajo que se ha hecho especial en lo que es el tercio central.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Pero adicionalmente nosotros, a través de la DGAC, ya venimos coordinando con las aerolíneas para que el reinicio de los vuelos se dé la primera semana de julio, con lo cual nosotros podemos decir...

La señora PRESIDENTA.— O sea, con lo que me dijiste fue una mentira que iba a ser el 30 de mayo porque así quedamos. O sea, se fue quedando el 30. Por eso están las congresistas también preguntándome. Entonces, ahora no va a ser ni el 30 de mayo ni el 30 de junio, sino el 30 de julio. ¿O cuándo?

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— No, no, no.

A ver, creo que no me ha explicado bien.

Si usted se acuerda, hubo una reunión en la que se explicó técnicamente por qué se estaba demorando más. Este servicio ha consistido en retirar el tercio central de la capa asfáltica; se ha bajado una pulgada más, se ha retirado, se ha hecho un... se ha removido, se ha llevado el asfalto a modificar, se ha removido, se ha llevado el asfalto, se ha modificado el asfalto en laboratorio y eso tiene un proceso de secado.

En la obra, el contratista va a terminar lo que es el tercio central; el asfaltado se termina el 15. A la par se va, se está comenzando en la parte que ya secó; demora el secado entre 7 y 10 días, que es lo que está recomendando la parte técnica.

Yo al final traslado lo que la parte técnica me dice, pero mi compromiso es que esa pista, que no va a ser la misma pista que se entregó en el año 2017, sino una pista que tiene un grosor de cuatro pulgadas que no se va a partir, que no se va a romper cuando aterrice el avión, que es lo que necesitamos, va a estar okay, que cumpla con estándares de calidad internacional y que nos va a permitir la reanudación de los vuelos, pero de la manera correcta, técnica y legalmente correcta.

Los vuelos se van a reiniciar la primera semana de julio, pero también es necesario precisar que no solamente es que el contratista nos entregue la pista; también la DGAC hace unos estudios a la par que nosotros también contratamos una empresa para verificar la calidad del servicio que se está haciendo, porque al final lo que estamos transportando son vidas y nosotros tenemos que cumplir todos los estándares de calidad.

En el caso de Jaén, nos mantenemos en la fecha que es el 22 también para este mes.

La señora PRESIDENTA.— Doctora Vivanco, ¿cuándo en sí Jauja? ¿Qué día?

DOCUMENTO DE TRABAJO

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Nos están entregando, o sea, toda la parte del asfaltado termina el 15 y luego estamos considerando siete días más. El 15 es el domingo; estamos considerando hasta el siguiente domingo todo terminado, con todo y pintura y señalizado.

La señora PRESIDENTA.— ¿22 de junio?

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Sí, correcto.

La señora PRESIDENTA.— Póngale 30.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Póngale usted 30, no hay ningún problema.

La señora PRESIDENTA.— No, yo le pongo 30...

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Esa es una, pero, señora presidenta, por su intermedio, si hay una cosa importantísima.

Una cosa es cuando ya está y el reinicio de los vuelos, por eso le hacía, le hacía que...

La señora PRESIDENTA.— No, por eso le decía, el 30 de junio, pero con reinicio de vuelos de DGAC, ¿cuándo se podría? ¿En qué junio, en qué año? ¿En el 2028, en el 30 o el 40? No sé.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— No, en la primera semana.

El VICEMINISTRO DE TRANSPORTE, señor Ismael Sutta Soto.— Las aerolíneas toman un poco de tiempo.

La señora PRESIDENTA.— Por eso, en su totalidad. Para yo decir.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Sí, la primera semana.

La señora PRESIDENTA.— ¿En julio?

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Sí.

La señora PRESIDENTA.— ¿A fines de julio o la quincena de julio?

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Antes de la quincena.

El VICEMINISTRO DE TRANSPORTE, señor Ismael Sutta Soto.— Falta todavía la parte del personal...

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.— Claro, claro, claro. Por eso le digo.

El VICEMINISTRO DE TRANSPORTE, señor Ismael Sutta Soto.— La parte comercial...

La señora PRESIDENTA.— Claro.

Ya póngale en julio, ya al final de julio.

Ya cuando me vaya como presidenta, ya no lo voy a molestar con fechas y todo.

Y ahora Jaén, ¿cuándo entraría Jaén?

El VICEMINISTRO DE TRANSPORTE, señor Ismael Sutta Soto.— Presidenta, ahí solo manifestar, por ejemplo, el día de mañana el ministro, quien está haciendo uso de la palabra, la presidenta de CORPAC y el director general de Aeronáutica; justo estamos mañana en Jauja también haciendo la verificación de los trabajos que se están realizando...

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— In situ.

El VICEMINISTRO DE TRANSPORTE, señor Ismael Sutta Soto.— Con el objetivo, justamente, de que los plazos que están establecidos, que es el 15 de junio para la conclusión de la colocación de la carpeta asfáltica y que en cuatro pulgadas en el tercio central se puedan concluir en la fecha programada.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Es correcto.

La señora PRESIDENTA.— Hace poco tuve una reunión con madres de enfermedades raras y ¿saben cuántos niños han muerto, señores, de enfermedades raras por causa de ese bendito aeropuerto? (20) Seis niños, seis niños, señores, y que han podido salvarse si ese bendito aeropuerto hubiera estado. Nadie paga porque son una cifra más de los peruanos olvidados a base de toda la ineficiencia de años, no de ustedes, sino de años.

Aquí, como dijo Wilson Soto, se cargan las culpas a los que están, pero a los que estuvieron antes, nadie les dice nada.

Y Jaén, vamos con Jaén.

Vas a engañarme otra vez. ¿Cuándo sale Jaén?

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Señora presidenta, Jaén está programado para el 22.

La señora PRESIDENTA.— Me dijeron 22.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Sí, está programado para el 22.

La señora PRESIDENTA.— O sea, ¿22 de este mes?

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Sí.

La señora PRESIDENTA.— Qué bien; algo me habían dicho de verdad.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— Lo que pasa es que, si me permite, por su intermedio, señora presidenta...

La señora PRESIDENTA.— ¿Pero Jaén sale ya con vuelos y todo, doctor Donald?

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE CORPAC, señora Tabata Vivanco Del Castillo.— No.

Siempre lo que pasa es que terminan la etapa de contratista y luego viene la etapa de verificación de los vuelos por parte también de CORPAC y de la DGAC, que nos da la autorización para que se emita un nuevo *NOTAM* donde se puedan autorizar los vuelos y luego viene la parte comercial.

Entonces, la verdad es que, si usted desea, podemos hacer una visita la próxima semana a Jaén para explicarle cuáles son las soluciones que se están haciendo con el tema de las geomallas para efectos de evitar las filtraciones de agua y se pueda corregir todos los problemas que se dieron por los cuales este aeropuerto ha estado cerrado más de un año, teniendo a las poblaciones sin servicio de poder contar con un avión.

Y solo para terminar, quería decirle que efectivamente, como dijo Alonso de IATA, estamos trabajando en los otros aeropuertos. Comentarle que, a partir del primero de junio de este año, la DGAC nos ha aprobado la homologación del aeropuerto del Cusco, con lo cual los equipajes ya están siendo facturados hasta destino final.

La verdad es que eso es un paso importante porque nos estamos preocupando por cambiar las cosas. También nos estamos preocupando por desarrollar los otros aeropuertos.

Es necesario decir que es cierto, hay mucha brecha que cerrar. Estamos trabajando en eso, pero también nos enfrentamos con que a lo largo de la historia ha habido malos proveedores, ha habido proveedores que ganan, que no cumplen con el trabajo y estamos saliendo adelante con el nuevo marco legal que ha sido aprobado, que nos permite hacer contrataciones no competitivas para evitar

DOCUMENTO DE TRABAJO

el deterioro de la infraestructura. Estamos trabajando en eso; hay bastante por hacer.

Quiero también decirle que, históricamente, el año pasado CORPAC solamente llegó a 22 millones en inversiones. Este año tenemos programados 226 millones.

Solamente el mes pasado hemos llegado a ejecutar más de 10 millones; perdón, hemos llegado a ejecutar más de 37 millones. O sea, en mayo hemos ejecutado 37 millones en inversiones, que es más que lo que se ejecutó todo el año pasado.

Estamos trabajando en eso; el trabajo no es sencillo, hay mucho por hacer, hay muchas cosas que hacer fuera de la caja, hay que cambiar la forma en que las personas trabajan y piensan para poder desarrollar y salir adelante.

Tenemos la mejor voluntad, pero siempre respetando lo que nos dice la parte técnica para que después no suceda lo que ya ha pasado: que llegue el avión, se rompa la pista y sea peor, y luego nos siga la policía, la Fiscalía y la Contraloría.

Queremos hacer las cosas bien, solo queremos que, por favor, nos apoyen.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muy agradecida, doctora Vivanco.

Es importante, hay algo que decía Fernando Belaunde: para construir un país hay que conocerlo. Y se conoce cuando se camina y cuando los funcionarios aprenden a amar a su patria. Y es voluntad, y cuando se trabaja con honestidad y con dejar huella en la historia.

Tiene el uso de la palabra y damos la bienvenida a nuestro colega Carlos Zeballos también.

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

Solamente para precisar, diría yo a los funcionarios tanto de MTC como de CORPAC.

Hay que tomar las cosas en serio. Aquí no podemos estar hablando tampoco ni en bromas, porque aquí no venimos a hacer ni bromas por si acaso, y eso se los digo clarísimo.

Yo creo que el tema del aeropuerto de Jauja ha estado bastante porque había mucho dinamismo; había, creo que, como tres o cuatro vuelos diarios. Entonces ahora prácticamente eso se ha perdido.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Más aún, yo creo que en la región central de Huancayo y Huancavelica, mucho hemos estado utilizando el aeropuerto de Jauja, pero lamentablemente por estos problemas, nos ha venido diciendo.

Por ejemplo, nosotros hemos estado en la bancada de Acción Popular con el exministro Raúl Pérez; había un compromiso con fechas claras, entonces tampoco nos puede decir tal fecha, tal fecha. Yo creo que eso es algo poco serio, ¿no es cierto?

Más aún, Huancayo, justamente en el mes de julio, es la fiesta Santiago para todos los huancaínos, huancavelicanos; muchos turistas viajan para Jauja. Para nosotros es vital e importante. Por eso pongamos con mayor seriedad, por favor.

Y diría también, aprovechando que está la presidenta CORPAC. Hace un año atrás, CORPAC iba a invertir 400 millones de soles en algunas remodelaciones de los aeropuertos en el interior del país y creo que hace dos semanas o un mes, creo que invitaron a la Comisión de Defensa del Consumidor, en la cual sigo esperando también la respuesta, porque por escrito hasta el momento todavía no nos ha llegado. Pongamos, por favor, con mayor seriedad estos temas, porque también queremos nosotros saber cómo se invirtieron los 400 millones de soles en varios aeropuertos. Nosotros queremos saber eso.

Igual en el aeropuerto Jaén, creo que es muy importante también, toda vez que al existir el aeropuerto Jaén, por ejemplo, Amazonas, región Amazonas, son regiones que, por el tema del turismo, viajaban bastante. Ahí tenemos también los teleféricos. Pero, ¿qué pasa? Al no funcionar, en el aeropuerto de Jaén no hay turismo.

Yo creo que también pongamos, señor viceministro, por favor, a través de DGAC y CORPAC también pongamos, porque la verdad que si nosotros no vamos a trabajar así con mayor seriedad, vamos a estar cambiando plazos, plazos. Veo poco serio.

Muchas gracias, presidenta.

Eso quería precisar por mi parte.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, congresista Soto.

Tiene el uso de la palabra el congresista Carlos Zeballos.

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (BDP).— Muchas gracias, señora presidenta.

Disculpe, tenía otra comisión. Estoy volviendo nuevamente.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Aprovechando que está acá Ositran y también que se encuentra en la DGAC, el aeropuerto de Juliaca es un tema importante.

Ya se tiene el EDI, que es el estudio definitivo de ingeniería, en la primera etapa aprobado. Falta el segundo estudio, que es el tema del drenaje, por un tema de, creo que hay una adenda pendiente con la concesionaria Aeropuertos Andinos.

Señor presidenta, queremos nosotros, a través de la mesa, dejar constancia de que no vaya a pasar lo mismo con Jaén y lo que ha pasado con Jauja. ¿Quién sale perjudicado?

Yo quisiera ver que empecemos a medir los daños causados, una medición de daños de cómo estas dos regiones, tanto Cajamarca en la parte de Jaén como Jauja en todo, no solamente lo que es Jauja, sino Junín, sino que Huancavelica también.

Entonces, ¿cuánto ha sido el perjuicio? No solamente, como usted lo ha dicho, señora presidenta, el tema de las vidas que se han perdido, sino que también hay gente que vive del turismo, el comercio y una serie de actividades que se han venido paralizando. No queremos que pase lo mismo, señor viceministro.

Me da mucha pena que no esté aquel ministro en realidad, para que él pueda responder muchas cosas, pero, señor viceministro, yo creo que se tiene que poner en este sentido lo de Juliaca ya.

Si la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos no tiene la capacidad financiera y tiene que apalancarse con un banco, entonces yo creo que la mejor forma es brindarle todas las condiciones en el tema de si hay adendas o algo que hacer, por parte, porque no está considerado el tema de la reposición de la pista en su contrato inicial, que hemos podido revisar en el contrato de concesión.

Y también nos indican que Ositran tenía mucho que ver en el tema, para poder salir este tema y acá aprovecho, no se está haciendo un trabajo eficiente por Ositran y lo voy a demostrar lentamente con documentos y fotografías de que los controles que se vienen dando por parte de Ositran en los diferentes aeropuertos no son los óptimos, señora presidenta.

Vamos a pedir nosotros la destitución de la presidenta de Ositran porque ya son varias ocasiones, señora presidenta, en las cuales estamos anunciando y anunciando varias situaciones que vienen pasando por temas de Ositran, pero no se nos está haciendo caso. Entonces vamos a solicitar mediante una moción de orden del día y me sumo al petitorio del congresista Wilson Soto, porque en realidad no se están haciendo las cosas bien.

Prueba de ello es lo que viene pasando actualmente en el país y sobre todo las atenciones que se vienen brindando hoy en cuanto

DOCUMENTO DE TRABAJO

a lo que es supervisión. En este momento no tenemos simplemente lavada de manos, no, que no es responsabilidad, que no tenemos acá nada que ver, pero ya tenemos cuatro años de congresistas prácticamente y hemos escuchado las mismas excusas desde que hemos ingresado al Congreso, señora presidenta.

Bueno, solamente hacer hincapié en ese sentido porque el trabajo se tiene que cumplir como debe de ser. Acá se les paga bien, creo que hay un sueldo de por medio.

Acá nosotros, los congresistas, los que trabajamos, nos sacamos la mugre trabajando y viajamos por todo el país, y les consta aquí a varios de ustedes que nos hemos encontrado en el aeropuerto muchas veces. Merecemos pedir también que se trabaje de la misma manera en el Estado Peruano, porque no es posible que unos sí trabajemos y otros no.

Y eso, señora presidenta, trae daños a las regiones, y eso lo estamos viendo. Y esas familias están sufriendo. Y eso es lo que nosotros queremos, que pare. Y que nos diga qué está haciendo el MTC para ver cuál es la cuantificación de daños a nivel de esas regiones.

No queremos que pase lo mismo con la región de Puno, por favor. Vamos a pedir una reunión la semana de representación porque el sector turismo nos ha pedido y queremos que todo el apoyo, señor viceministro, para que los funcionarios se encuentren allá en la región de Puno.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, congresista Carlos Zeballos.

Y ese sentir no solamente de usted, sino de toda la gente que trabajamos y que bajamos y que llegamos con nuestra gente por los cuales hemos ido por voto popular sentados aquí en una curul.

Tiene el uso de la palabra el viceministro Ismael Soto.

El VICEMINISTRO DE TRANSPORTE, señor Ismael Sutta Soto.— Muchísimas gracias, estimada congresista.

Por su intermedio, primero al congresista Wilson Soto. Tenga la plena seguridad, congresista, de que todas las acciones que estamos desarrollando dentro del ministerio las hacemos con total responsabilidad.

En el tema de Jauja, como se ha manifestado desde un inicio y ha sido en reuniones, se ha determinado como fecha para la conclusión de los trabajos en la quincena del mes de junio.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Dentro de un proceso constructivo, estimado congresista, muchas veces se presentan algunos vicios ocultos y en este caso eso es lo que ha pasado al levantar el tercio central. Se ha encontrado material saturado y se ha visto por conveniente colocar un material que es un geotextil para garantizar que no exista humedad y esto ha generado un adicional y cuando hay un adicional es también un adicional no sólo en términos de costos, sino también en términos de tiempo. Eso es lo que ha pasado.

Pero lo más importante con respecto a esto es que en este momento estamos en un proceso de ejecución y esta ejecución, congresista, presidenta, por su intermedio se ha hecho tomando todas las consideraciones de transparencia y legalidad y, es más, se ha optado incluso, dada la necesidad y la emergencia, congresista, por hacer una contratación directa. Eso es porque sabemos de la necesidad de la apertura de este aeropuerto.

Este aeropuerto es crucial e importante para el centro y la conectividad del centro del país; una Huancayo, Huancavelica y, realmente, con esa responsabilidad y ese encargo que hemos tenido tanto del ministro Pérez Reyes como del ministro César Sandoval, estamos trabajando para que se puedan cumplir los plazos.

Lo mismo está pasando con el aeropuerto de Jaén. Hemos tenido que pasar muchos problemas en Jaén; sobre todo, incluso ha tenido que haber algunas modificaciones dentro del equipo de CORPAC para que podamos echar adelante el aeropuerto. Hemos declarado en emergencia el aeropuerto de Jaén y esto ha permitido también hacer una contratación directa y en este momento ya se están ejecutando ambos aeropuertos.

Sabemos la importancia, por ejemplo, de Jaén como conectividad vía cerradero a Chachapoyas y eso es importante porque también estamos trabajando en querer reactivar y ampliar el aeropuerto de Chachapoyas. Hay toda una cartera de proyectos.

Y en el tema de Juliaca, por su intermedio, presidenta, al congresista Zeballos, en el tema de Juliaca también es una prioridad. Tenemos todavía con el concesionario, con AAP, todavía un mantenimiento correctivo, que eso nos va a permitir trabajar rápidamente la adenda.

Hemos hasta preparado en el Ministerio de Transportes dos propuestas de adenda y es más, la hemos socializado con el anterior ministro de Economía, pero lamentablemente no hemos tenido la buena solución con el equipo del MEF, porque básicamente estamos hablando del pago, la metodología de pago. Nosotros estamos proponiendo el pago por hitos y eso lo estamos viendo con Ositran también, pero hay algo importante.

Justamente cuando nos reunimos con el ministro de Economía actual, él ha sido muy enfático en manifestar que la prioridad

DOCUMENTO DE TRABAJO

dentro de las adendas que van a suscribir el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Economía es la adenda del aeropuerto de Juliaca con AAP.

Entonces, nos hemos dado ya como meta que tenemos que correr en esa suscripción de adenda y mientras ello vamos a tener mantenimiento correctivo. No puede pasar de que se tenga que paralizar o cerrar el aeropuerto de Juliaca.

Sabemos lo importante y trascendente que es este aeropuerto, no solamente para Puno, sino para todo el sur del país, y mueve la economía y el turismo de todo el sector sur del país. Entonces, estamos trabajando en ello, tenga la plena seguridad. **(21)**

Igual, tomamos su recomendación con total responsabilidad, que la vamos a transmitir al ministro y a todo el equipo del MTC.

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

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Sí, la explicación técnica la va a dar el ingeniero Jaramillo, por favor, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra el doctor Francisco Jaramillo.

El GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRAN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.— Gracias, señora presidenta, señor viceministro.

Para hacer unas precisiones respecto al comentario que ha hecho el congresista Zeballos, muy respetuosamente.

Efectivamente, primero discrepo del tema de la calidad de la supervisión; Ositran supervisa cumpliendo estándares técnicos.

Hay que recordar que estos pavimentos ya cumplieron largamente su vida útil, su vida útil de 20 años de diseño. Entonces las intervenciones que se están haciendo ahí no son las adecuadas porque Dynatest, los especialistas en pavimentos con la evaluación de efectividad* métrica, todos ellos han recomendado la rehabilitación integral.

¿Qué quiere? Retirarse toda la carpeta asfáltica, base y subbase y levantar rasante. El problema de Juliaca es un drenaje universal conocido. Entonces, ahorita, ¿qué se está haciéndose? Se están haciendo trabajos de intervención que garanticen continuidad de las operaciones aéreas.

Ositran, de manera diligente, ¿qué ha dicho a la DGAC y al MTC? Señores, acá hay un riesgo potencial y hay que restringir las

DOCUMENTO DE TRABAJO

cargas operacionales de los vuelos, hay que reducir el PCN, el número clasificador de pavimento; eso es lo técnico y Ositran está actuando de manera seria en ese sentido.

Le expliqué, recuerdo que visité su oficina, señor congresista, estos pavimentos ya han colapsado, requieren la rehabilitación integral de los pavimentos.

Esto de acá, ¿qué se está a la espera? Como ha dicho muy claramente el viceministro, hay un expediente técnico en revisión integral, otro expediente del drenaje y la adenda, que es el tema más grande. Todo esto es necesario para viabilizar la ejecución de la inversión al cambiar la modalidad de pago prevista en el contrato de concesión inicial.

Ositran ratificó que estamos haciendo las labores dentro del contrato de concesión. Ojo, y estos trabajos que se están haciendo son paliativos para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas, continuidad. No es lo correcto. Ingeniero, yo sé, señor congresista, disculpe.

Eso no es lo correcto. Lo correcto es hacer todo, retirar esa carpeta asfáltica, su base, subbase y retirarla. ¿Pero qué hacemos? Cancelamos las operaciones. Estamos garantizando, en el marco del contrato, que se están haciendo estos paliativos.

La decisión correcta, nuestra técnica de Ositran, se ha dicho, es que hay que restringir la capacidad de las cargas en las operaciones. Hay que reducir el PCN del aeropuerto. Eso es lo que nosotros, como Ositran, técnicamente hemos dicho.

Esas precisiones yo quería hacer, señora presidenta, esas precisiones.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias.

Tiene alguna...

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (BDP).— Presidenta, por favor, si me permite.

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

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (BDP).— A través de la mesa, señora presidenta.

Señora presidenta, cuatro años estamos con lo mismo que ha dicho el ingeniero. "Estamos haciendo paliativos" cuando la decisión está en Ositran para ver ese tema de esa adenda conjuntamente con el Ministerio de Transportes, ¿o no ha sido así, señor Donald

DOCUMENTO DE TRABAJO

Castillo? ¿Cuántas reuniones hemos tenido por el tema de lo que es el aeropuerto de Juliaca?

¿El EDI, hasta cuándo? ¿No tenemos el EDI 2 aprobado? ¿Y el EDI 1 ya lo tenemos aprobado? ¿Hace cuánto tiempo? Y no podemos iniciar porque simplemente el mismo concesionario en la última visita donde estuvieron Ositran, dijo: "Ositran todavía no ha dado el okay para que se firme esa adenda que se necesita para la ejecución del trabajo". Cuatro años estamos con eso.

Sabemos que la pista; la pista la construyó mi padre en el año 1980. Imagínense cuánto tiempo ha pasado. Ya son 45 años de esa pista de aterrizaje. Entonces, imagínense en qué momento vamos a hacer ya la reposición.

Si seguimos en lo mismo, seguimos alargando, alargando, alargando. Y cuando esperamos que... ya se cerró el aeropuerto dos veces, uno seis meses y el otro dos meses. Y cuánto se perjudicó al sector turismo, un montón, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— ¿Va a responder, doctor Donald, o le paso a la doctora Zambrano?

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Por su intermedio, presidenta.

Yo lamento nuevamente el desconocimiento del señor congresista. Ositran no firma adendas; Ositran hace un informe por el cual se toma 10 días, 10 días desde que le llega el pedido del ministerio con ya el acuerdo entre las partes.

Nosotros no estamos retrasando ni cuatro años, ni un año, ni medio año, ni un mes. Nosotros, a los 10 días que nos llega, inmediatamente hacemos el informe.

A nosotros no nos ha llegado hasta ahora y nosotros no firmamos la adenda, sino las partes.

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (BDP).— Presidenta, solo para decir, nadie ha dicho que firma a Ositran en la agenda. Sería loco decirlo. Nada más eso.

LA PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Perdón, pero tampoco tomamos cuatro años. A nosotros no nos ha llegado. Cuando nos llega, tomamos 10 días en todas las agendas que nos llegan. 10 días.

La señora PRESIDENTA.— ¿De quién depende que todavía no llegue a...? O sea, ¿en dónde, en qué...? ¿En dónde está la pelota que no lleva hasta Ositran para que hagan el informe? ¿De quién depende? A ver, no sé.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Porque aquí hay un responsable y el congresista está pidiendo explicaciones.

Tiene que contestar... la doctora Gabriela.

La señora Gabriela.— Buenas noches, con su venia, presidenta.

Lo que pasa es que la suscripción de una adenda es compleja; efectivamente es entre concedente y concesionario, sin embargo, hay varios actores. Al igual que Ositran tiene que opinar, el MEF también opina y la opinión del MEF es vinculante.

Entonces estamos trabajando una adenda desde hace algunos meses con el concesionario, pero todavía seguimos, digamos, evaluando cómo presentarlo ante el MEF. Efectivamente, todavía no ha sido remitida. Seguimos en la discusión entre las partes. Una adenda, no olvidemos que es un acuerdo entre las partes. Tanto el concedente como el concesionario tienen que estar de acuerdo.

Y el concedente, si bien es cierto que es representado por el Ministerio de Transportes, es todo el Estado Peruano y, de acuerdo al marco legal vigente, la opinión del MEF es vinculante y hay otros actores como Ositran y como la Contraloría, incluso. Entonces estamos trabajando el texto; todavía se está trabajando el ponerse de acuerdo con el concesionario.

La señora PRESIDENTA.— Ya, doctora Gabriela.

El congresista quiere saber cuándo, porque ya son, ha dicho cuatro años, creo que ha dicho cuatro años. O sea, cuatro años que se están peloteando el MEF, MTC, la concesionaria, y aquí le echan la pelota a Ositran; después viene no sé quién, pero ¿cómo está actuando hasta aquí?

Hay un pueblo que espera y hay gente que está esperando la respuesta. ¿En qué está? Yo creo que eso es lo que quiere saber el congresista. ¿En qué pelota está? ¿En qué cancha está? ¿Y cuándo van a solucionar eso? Son cuatro años, doctora Gabriela.

El VICEMINISTRO DE TRANSPORTE, señor Ismael Sutta Soto.— Estimada congresista, por su intermedio.

La señora PRESIDENTA.— Viceministro, bien.

El VICEMINISTRO DE TRANSPORTE, señor Ismael Sutta Soto.— Yo propongo lo siguiente: ha habido un cambio en el MEF y vuelvo a indicar que hemos tenido una reunión hace no más de tres semanas, en la cual el ministro actual de economía y finanzas ha manifestado a su equipo la disposición de que esta adenda se suscriba lo más rápido posible.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Entonces, lo que podemos hacer es, por favor, en el transcurso de esta semana nosotros le alcanzamos por su intermedio al congresista, vamos a elaborar una línea de tiempo para la suscripción de esta adenda y se lo alcanzamos para el seguimiento y monitoreo correspondiente.

La señora PRESIDENTA.— Estoy de acuerdo.

Por favor, asesores, apunten que en esta semana va a llegar y vamos a hacer seguimiento a esa respuesta.

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

Un momentito.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidenta, pero no me ha respondido las preguntas que he hecho a Ositran. No me ha respondido...

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Presidenta, yo quisiera hacer una consulta. Presidenta, congresista Chacón.

La señora PRESIDENTA.— Doctora Chacón.

El señor SOTO PALACIOS (AP).—... De Aeronáutica Civil.

La señora PRESIDENTA.— Le va a responder la doctora Zambrano al congresista Soto y luego usted va con sus preguntas, doctora Chacón.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Congresista Chacón, quisiera hacer una consulta, por favor.

La señora PRESIDENTA.— Sí, diga, doctora Chacón, para que ya le respondan a los funcionarios.

Tiene el uso de la palabra, congresista Chacón.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Sí, señora presidenta.

Muchas gracias, presidenta.

En virtud de su venia, saludo a todos los presentes, a todos los funcionarios de la MTC, al viceministro.

Señora presidenta, yo quisiera hacer una consulta a los representantes de la IATA. En su momento, ¿por qué los representantes de la IATA, por qué hicieron, demandaron al MTC y al concesionario por el acta en la que se reconocía la posibilidad de operar con dos o más terminales? ¿Habían evaluado si eso era factible?

DOCUMENTO DE TRABAJO

Es mi consulta, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra, si le quiere responder al representante IATA, por favor, a la congresista Chacón.

EL REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO - IATA, señor Martín José La Rosa Perón.— Disculpe, pero es la primera vez que escucho lo que me están comentando. No tengo mayor comentario sobre eso.

La señora PRESIDENTA.— Ya escuchó, congresista Chacón.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Sí, presidenta.

En su momento, entonces voy a alcanzar, pero de repente, para no alargar o para no entrar ya en este tema de información que no tiene el representante de la IATA, a través de su comisión voy a alcanzarle la información para que puedan trasladarlo.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Okay, gracias, colega.

Tiene el uso de la palabra Ositran para responder al congresista Wilson Soto.

Y con eso terminamos.

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

Por su intermedio, en realidad ya varias cosas que se han comentado en intervención del señor Soto se han corregido o se han contestado.

Por ejemplo, él ha indicado que se ha evidenciado que ha habido incumplimientos. Bueno, nosotros hemos evidenciado varios incumplimientos también, por los cuales existen sanciones en trámite.

El primer incumplimiento sería que el 30 de marzo no estaba culminada la infraestructura y el equipamiento al 100% como debería y recién eso se logró en la parte que era esencial para la operación del aeropuerto hasta el 16 de abril. Por eso es que nosotros hemos iniciado un procedimiento administrativo sancionador, una imputación de responsabilidad por no haber terminado el aeropuerto, digamos, de infraestructura en la fecha.

En la fecha en que lo termina, para nosotros al 99.9%, que es hacia el 16 de abril, ya está cumplido el objetivo de atender la demanda de pasajeros que tenía que tener este recinto

DOCUMENTO DE TRABAJO

aeroportuario. Entonces, a esa fecha sí está culminado el aeropuerto y todas las *fake news* que vienen publicando en los medios de prensa, yo diría que hay que revisarlas bien desde el punto de vista técnico.

Por eso era mi insistencia en que cuando se vieran estos temas se contrataran personas técnicas y expertas en la materia, porque los comentarios no pueden ser comentarios de personas que se sienten insatisfechas porque dicen "tengo que caminar mucho, está muy grande"; eso no son comentarios técnicos. Creo que ahí era la necesidad de tener una asesoría técnica para evidenciar que el aeropuerto sí está culminado en su infraestructura y en su equipamiento.

Ahora, que puede haber problemas de operación, para eso también estamos midiendo los niveles de servicio y si hay incumplimientos también habrá procedimientos sancionadores.

Ahora, otra pregunta que señalaba el congresista era que, ¿por qué solamente vemos al concesionario y no vemos al concedente? Bueno, por ley, nosotros tenemos que supervisar a las entidades prestadoras, así dice nuestro mandato, y entidades prestadoras son las empresas concesionarias; entidades prestadoras no es el Estado. No podemos nosotros extender nuestra supervisión hacia el Estado porque no hemos sido creados para eso; más bien hemos sido creados como supervisores del Estado. Nosotros somos los supervisores del MTC, supervisamos lo que el MTC es, digamos, parte del contrato, pero supervisamos directamente al concesionario en el momento de sus obligaciones, no al Estado.

¿Por qué también indicaba que estaba por partes? ¿Dónde estaban las etapas? Sobre estas etapas, yo expliqué ya por qué se estaba construyendo así y era porque la obligación era construir por demanda.

La primera demanda que ellos tienen que atender es la demanda actual, que es cercana a 27 millones, y han construido algo que está preparado o va a estar preparado para más de 30 millones, pero eso no quiere decir que va a tener que seguir creciendo y ese seguir creciendo va a implicar seguir construyendo y eso seguramente, cuando termine la fase 1AB, ver que nos han visto, nos han indicado, si es que fuera, que siguen llegando más pasajeros, va a tener que seguir construyendo.

Ahora, el tema era que tenían que entregarnos a la fecha un aeropuerto que soportara la demanda y eso es lo que han entregado, un aeropuerto que tiene en cantidad, digamos, de metros cuadrados lo necesario para una demanda actual que se estima en 27.5 millones de pasajeros.

Las etapas, una vez más, repito, están en su plan de desarrollo aeroportuario y estas etapas, en realidad, no son parte, digamos,

DOCUMENTO DE TRABAJO

de un expediente técnico, porque en esta obra no hay expediente técnico, sino hay un diseño que cumpla con el objetivo de brindar estas instalaciones y eso es lo que se viene supervisando.

Está concluida la etapa que tenía que abastecer la demanda actual.

Eso es lo que quisiera decir.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidenta, sería la última pregunta en todo caso.

Yo hice varias preguntas: ¿por qué Ositran tendría que ganar el 1% de los pagos que harán los pasajeros nacionales?

Eso quisiera, por favor, que me pueda responder.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Sí, bueno, ustedes como congresistas saben que las leyes se cumplen.

Eso está en una ley que es la Ley Marco de los Organismos Reguladores, que el 1% está para todos los organismos reguladores. Si a ustedes les parece que va a haber excepciones, tienen abierta la posibilidad de hacerlas.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Pero justamente para la señora Zambrano dice que todo el aeropuerto está bonito. (22)

Justamente cómo el que fiscaliza, el que supervisa, va a recibir dinero, 1%, hay que sumarlo a cuánto llega; creo que también eso no es coherente.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Por su intermedio, señora presidenta.

Señor congresista, usted está justo para cambiar las leyes si le parece que los supervisores no debemos recibir el 1% y que tiene que haber otro método en el cual nosotros digamos...

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (BDP).— Señora presidenta, a través de la mesa...

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Yo creo que está abierta la posibilidad de que eso se dé a través de una modificación legal.

El tema concreto aquí es que el modelo que ha escogido el Estado Peruano, ¿cuál ha sido? Ha sido el modelo que quien construye paga la supervisión, que es un modelo universal además, que existe en toda construcción, porque no le vamos a cargar la mano del supervisor a los ciudadanos, pero si él quiere cambiar el

DOCUMENTO DE TRABAJO

modelo y que la supervisión la paguen por los impuestos, es otro tema, que está en manos del congresista como legislador.

Tiene el uso de la palabra el doctor Carlos Zeballos.

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (BDP).— Señor presidenta, hace un momento escuché que no firmaba documentos ni adendas la presidenta de Ositran.

Pero tengo entendido, no me quedó nada claro, la firma que realizó ella en el directorio autorizando estas tarifas nuevas. Que nos responda si estuvo todo el directorio presente en ese momento que ella firmó. Ese es uno.

Y el otro, lo que dice el congresista Wilson Soto es lo siguiente: de repente no lo explicó bien. Como Ositran, nadie está diciendo que no deben cumplirse las leyes. ¿Cómo Ositran se atreve a cobrar el 1% cuando las instalaciones del aeropuerto no están completamente satisfactorias y no están brindando el servicio que deben brindar?

Eso lo estamos viendo todos los días y vamos a pedir a la Contraloría General de la República que inmediatamente supervise o haga una acción de control porque lo que está sucediendo hoy día, Ositran se está lavando las manos. Eso es lo que estoy viendo.

La Contraloría tiene que entrar a hacer su trabajo y de repente hacer alguna inspección con la Fiscalía en Prevención del Delito porque no vaya a ser que pase algún accidente, no vaya a ser que pase algo como ya pasó en el otro aeropuerto cuando se quedaron sin luces o cuando hubo una serie de otros aspectos no técnicos.

Acá Ositran tiene mucho que ver, señora presidenta; acá que se quieran lavar las manos, que nos quieran decir que queremos cumplir la ley o no, o que ustedes hacen las leyes, es una falta de respeto.

Porque acá nosotros sabemos cuáles son nuestras funciones y también debe saber la señora cuáles son sus funciones, y hay que cumplirlas.

Simplemente eso, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Doctora Zambrano, puede responderle al congresista.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Gracias.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Nosotros sabemos nuestras funciones; el problema es que creo que muchos de los que están acá no saben cuáles son nuestras funciones, señora presidenta.

Nuestra función es...

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presidenta, yo creo que es una falta de respeto de la señora Zambrano. Es una falta de respeto al parlamento, a los congresistas que estamos aquí presentes.

Y nosotros de ninguna forma vamos a tolerar, señora presidenta, y usted ponga orden.

Aquí está viniendo a faltar el respeto la señora Zambrano y en el mismo sentido con el congresista Zeballos. Aquí nosotros no somos congresistas que no sabemos, que no nos informamos y eso de ninguna forma puedo permitir.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Doctora Zambrano, siempre diríjase a la mesa y responda a los congresistas, por favor.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Por su intermedio, señora presidenta.

Aquí, por ejemplo, la pregunta que me hace el señor, el congresista Zeballos, es que por qué he firmado, por qué, si yo digo que no firmo adendas, por qué he firmado el tema del TUUA, pero es que el TUUA no es una adenda.

El TUUA ya estaba establecido en el año 2013. En el año 2013 yo no trabajaba ni siquiera en Ositran. La adenda que se ha dado en el 2013 es lo que es la base legal para el cobro de la TUUA. Lo que yo he firmado es una resolución de presidencia, no una adenda. Ese es el tema que explico primero.

El tema de las luces de CORPAC no es nuestra competencia, pero no sé qué otra pregunta más señaló el señor. No, no recuerdo la segunda pregunta.

La señora PRESIDENTA.— Muy bien, si no lo recuerda, luego desde la comisión le mandaremos y por escrito nos eleva la respuesta.

No habiendo más...

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (BDP).— Señora presidenta, lo que se preguntó es por qué firmó una resolución sin la autorización del directorio.

Esa ha sido básicamente la pregunta. No que ella firme adendas, yo he dicho, haciéndome acordar de que ella no firma documentos;

DOCUMENTO DE TRABAJO

me acabo de acordar de lo que firmó la señora presidenta, con todo respeto, la señora presidenta.

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Sí, por su intermedio, señora presidenta.

Hay una resolución de presidencia, firmada por presidencia, no por consejo directivo, porque no tenemos consejo directivo, entonces no es que yo haya asumido las funciones del consejo directivo porque mal podría hacerlo sin cuórum.

Lo que yo he firmado es una resolución de presidencia en un escenario de emergencia por no tener cuórum, que la vengo firmando desde el año 2023 en varias ocasiones cuando se requiere sacar una aprobación porque tenemos los tiempos ya mapeados por contrato y no se cuenta con cuórum.

Eso lo he explicado también en otras ocasiones.

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (BDP).— Señora presidenta, sólo una conclusión a través de la mesa.

La señora PRESIDENTA.— Siga, congresista Zeballos.

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (BDP).— Simplemente lo que estamos viendo acá es una usurpación de funciones y acá el Consejo Directivo es el que debe autorizar esto.

Por eso la Contraloría tiene que ingresar, hacer su trabajo y control para que nos dé inmediatamente el informe que debe corresponder en este momento.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Gracias.

Si no hay...

La PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE OSITRAN, señora Verónica Zambrano Copello.— Es solamente un puntito más.

Sí, nosotros tenemos a la Contraloría ahorita revisando estos temas y yo tengo el convencimiento de que va a dar un buen informe.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, doctora Zambrano.

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

Si no hay oposición, se da por aprobada.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Siendo las siete y veinticinco de la noche, se levanta la sesión.

Muchas gracias a todos por su participación.

Que Dios los bendiga y a seguir trabajando por el Perú.

—A las 19:25 h, se levanta la sesión.