

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA 2024

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
8ª SESIÓN EXTRAORDINARIA
(Matinal)
(Documento de trabajo)

VIERNES 07 DE FEBRERO DE 2025

PRESIDENCIA DE LA SEÑORA HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ

-A las 10:11 h, se inicia la sesión.

La señora PRESIDENTA.— Buenos días, colegas congresistas, a todos los presentes y a los que nos siguen por la plataforma virtual de sesiones y las redes sociales.

Señorita secretaria técnica, sírvase pasar la lista.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Buenos días, señora presidenta.

Buenos días, señores congresistas, invitados todos en la Sala 1.

Vamos a dar inicio a la Octava Sesión Extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Congresista Portero López Hilda Marleni.

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

La SECRETARIA TÉCNICA.— Congresista Magaly Ruiz Rodríguez (); congresista Chacón Trujillo Nilza Merly.

La congresista Chacón Trujillo pone su asistencia en el chat, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia, secreta.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Congresista Segundo Acuña Peralta ().

El señor congresista Segundo Acuña Peralta está presentando su asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Gracias, señora presidenta.

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

El señor congresista Guido Bellido Ugarte está presentando su asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia, señora secretaria.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Congresista Jhaec Darwin Espinoza Vargas (); congresista Ales Flores Ramírez () .

El señor congresista Alex Flores Ramírez está consignando su asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Okey.

La señora congresista Ruiz Rodríguez Magaly también está consignando su asistencia vía chat, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Consignar la asistencia de todos los congresistas.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Gracias.

Señora congresista Mery Infantes Castañeda.

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

Muy buenos días.

La SECRETARIA TÉCNICA.—Buenos días, señora congresista.

La señora PRESIDENTA.— Buenos días, Mery.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Congresista Jenny López Morales () .

La señora congresista Jeny López Morales está presentando su asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Gracias.

Señor congresista Segundo Montalvo Cubas (); señora congresista Vivian Olivos Martínez () .

La señora congresista Vivian Olivos Martínez está presentando su asistencia vía chat, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Señora congresista Karol Paredes Fonseca (); señora congresista Kelly Portalatino Ávalos.

La señora PORTALATINO ÁVALOS (PL).— Portalatino, presente.

Buenos días, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Buenos días.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Buenos días, señora congresista.

Gracias.

Congresista Cheryl Trigozo Reategui ().

La señora congresista Cheryl Trigozo Reátegui está presentando su asistencia vía chat, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Gracias.

Señor congresista Héctor Valer Pinto (); señor congresista Óscar Zea Choquechambi.

El señora ZEA CHOQUECHAMBI (BM).— Zea Choquechambi, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Buenos días, señor congresista.

Señor congresista Jorge Zeballos Aponte.

Vamos a hacer un segundo llamado a los señores congresistas que aún no han presentado asistencia.

Congresista Raúl Doroteo Carbajo (); congresista Hamlet Echeverría Rodríguez (); congresista Darwin Espinosa Vargas (); congresista Segundo Montalvo Cubas (); congresista Karol Paredes Fonseca (); congresista Héctor Valer Pinto (); congresista Jorge Zeballos Aponte ().

Señora presidenta, tenemos en sala 12 señores congresistas, ninguna licencia.

El *quorum* para la presente sesión es de 10.

Puede dar inicio a la Octava Sesión Extraordinaria.

La señora PRESIDENTA.— Con el *quorum* reglamentario, y siendo las 10 y 11 horas del viernes 7 de febrero del 2025, se inicia la Octava Sesión Extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en la Sala 1 Carlos Torres y Torres Lara, ubicada en el edificio Víctor Raúl Haya de la Torre del Congreso de la República.

Damos la bienvenida también a los congresistas Zeballos y Montalvo.

Suspendemos por breve término para recibir al ministro de Transportes y Comunicaciones.

—Se suspende la sesión.

—Se reanuda la sesión.

La señora PRESIDENTA.— Retomamos la sesión, dándole la bienvenida a nuestro ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez, y a todo su comitiva.

Estimados colegas, debemos señalar que, la metodología de la sesión será primero escuchar a los expositores y posteriormente se iniciará la ronda de preguntas por parte de los congresistas presentes.

Acto seguido, el exponente absolverá las interrogantes planteadas, las mismas que una vez formuladas deberán ser remitidas por escrito a la Comisión a la brevedad posible.

Como único punto en el Orden del Día, según agenda, tenemos la sustentación de los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de Lima Airport Partners y del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán), de la Municipalidad Metropolitana de Lima, de la Municipalidad Provincial del Callao, de la Contraloría General de la República, de la Defensoría del Pueblo, y de quienes la Comisión de Transportes y Comunicaciones que presido ha tenido a bien invitar para abordar un tema que es de interés público, como es la situación actual del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y su próxima inauguración.

En primer lugar, tenemos el informe del señor Raúl Ricardo Pérez-Reyes Espejo, ministro de Transportes y Comunicaciones, sobre los temas que le fueron solicitados mediante oficio de invitación número 1308/2024-2025, fecha 29 de enero del 2025.

1. Situación actual del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

2. Razones técnicas y legales que justifican la demora de su inauguración.

3. Adendas incluidas al contrato inicial, su contenido principal y justificación en cada caso.

4. Estado actual de la pista aérea y las áreas que la circundan.

5. Situación actual de las vías de acceso al nuevo aeropuerto, que incluye pistas, puentes, señalización, iluminación y seguridad.

Coordinaciones realizadas con la Municipalidad Metropolitana de Lima y Municipalidad Provincial del Callao.

Seguridad para los usuarios en los tramos externos e internos desde el actual aeropuerto al nuevo aeropuerto Jorge Chávez.

Taxis acreditados para el ingreso al nuevo aeropuerto y condiciones de servicio.

Damos la bienvenida a nuestro ministro Raúl Ricardo Pérez-Reyes Espejo, ministro de Transportes y Comunicaciones, a los viceministros y demás funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a los demás funcionarios de las instituciones adscritas, como Corpac y ATU, que lo acompañan, a quienes agradecemos por su participación y la predisposición en dar una debida información a todo nuestro pueblo peruano, ya que nuestro aeropuerto es la ventana abierta al mundo.

Tiene usted el uso de la palabra, señor ministro Raúl Pérez-Reyes.

Y bienvenido.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista Raúl Ricardo Pérez-Reyes Espejo.— Muy buenos días, congresista, presidenta de la Comisión de Transportes, congresista Portero.

Por su intermedia, a los demás congresistas que nos acompañan virtualmente, y a quienes el día de hoy están aquí en esta sesión.

Como usted bien mencionó, este es un tema de vital importancia para el Perú.

Nuestro actual aeropuerto está diseñado para atender a 15 millones de pasajeros, y ya hoy en día estamos encima de los 24 millones de pasajeros.

Eso lo que refleja es la necesidad justamente de hacer un importante cambio, y este cambio se refleja en un nuevo aeropuerto.

Y el nuevo aeropuerto es el que se está trabajando en el marco del contrato de concesión de Lima Airport Partners con el Estado peruano.

Tenemos, sobre la base las preguntas que usted nos ha hecho, justamente queremos comenzar a responderlas.

No sé si me permite, por favor.

Me acompañan varios de los funcionarios del Ministerio, para que ellos vayan a ir, cada uno en función de su especialidad, respondiendo los temas que usted planteó.

La señora PRESIDENTA.— Señor Ministro, tiene usted la predisposición y el uso de la palabra de sus funcionarios, con el permiso debido.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista Raúl Ricardo Pérez-Reyes Espejo.— Gracias.

En relación al primer tema, que es la situación actual del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, le pediría al señor Donald Castillo, director general de Aeronáutica Civil, para que él haga la respuesta.

El señor DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.— Gracias, señor ministro.

Señora presidenta, ¿cómo está?

Buenos días con todos.

Abordando el primer punto, cuál es el estatus actual del aeropuerto Jorge Chávez.

No sé si tenemos la presentación ahí. Si no, voy avanzando.

Igual, voy avanzando señora congresista, ¿le parece?

Nos hemos salido un poco de la información de Ositrán, es el que es el que nos ha remitido una serie de informaciones, cuál es el estatus actual sobre todo de las obras y bajo el tema del contrato de concesión.

Estamos en un 99.1% de avance.

Esta cifra es dinámica. Va creciendo puntos y puntitos más y menos, de acuerdo con el tiempo.

Pero lo más resaltante aquí es el tema de las pruebas, que justamente fue uno de los temas principales por el cual no estaban todavía realizadas en su totalidad y no se habían (2) realizado de manera integral.

Entonces, ¿en qué redunda eso? en que definitivamente todo sistema, y un sistema tan complejo como es el tratar un aeropuerto de 30 millones de pasajeros anuales y en un contexto distinto como el que tenemos en el antiguo terminal, llámese en plataforma, terminal, o lado aire y lado tierra, procedimientos y todo eso, es necesario por temas principalmente de seguridad que se realicen estas pruebas de manera integral y en estas pruebas integrales no solamente está el aeropuerto, están las aerolíneas, están los servicios especializados, autoridades como policías, migraciones, aduanas, en fin existe todo un conjunto de la comunidad aeronáutica que debe trabajar y hacer que todas estas piezas de rompecabezas estén debidamente ensambladas, unidas y que funcione como reloj.

En la actividad aeronáutica, como usted sabe, el transporte aéreo es el transporte más seguro en el mundo y justamente la rigurosidad que se tienen para este tipo de transporte es la que nos hace primero, privilegiar la seguridad bajo todos los puntos.

Entonces, en la presente diapositiva, si bien es cierto hay varios indicadores, el indicador que salta es justamente la falta de esas pruebas operacionales que se tienen que realizar.

La siguiente, por favor.

Pero, esto no quiere decir que nos falte mucho, no. Tenemos aquí nosotros, la dirección de aeronáutica civil ya ha emitido una resolución con una autorización de funcionamiento del aeropuerto, ¿esto que quiere decir? esto es más que nada una autorización de carácter administrativo donde se autoriza a que las áreas que han sido nuevas y que han sido incorporadas al nuevo aeropuerto Jorge Chávez, porque en realidad es el mismo aeropuerto, a veces decimos un nuevo aeropuerto, es el mismo aeropuerto, pero con otra configuración. Estas áreas ya están debidamente autorizadas mediante una Resolución Directoral tal como lo estipula la ley.

Dentro de estas áreas principalmente, tenemos la nueva pista de aterrizaje que está en perfectas condiciones, es una pista nueva, las calles de rodajes que son las calles que nos conectan entre la pista y el terminal y lo que se llama, las calles de puesto de estacionamiento, son esas callecitas que después de salir de la avenida grande vamos por decir a una calle chica y nos llevan al sitio de estacionamiento.

Todas estas ya cuentan con una resolución de autorización de funcionamiento, lo que quiere decir que ya están debidamente hechas y están cumpliendo con los estándares internacionales que están plasmados en las normas internacionales y nacionales también. Para que se hagan una idea, más o menos estamos hablando de 50 hectáreas en todas las áreas que han sido plasmadas en esta resolución de autorización de funcionamiento.

Dicho esto, no solamente se necesita una autorización de funcionamiento, sino que también se necesita un certificado de autorización, un certificado de aeródromo de operador de aeródromo. Este proceso ya ha venido llevándose a cabo y consta de 30, perdón de nueve inspecciones, las cuales han sido realizadas y ya han sido terminadas el día 30 de enero. Hay algunas observaciones que están siendo conversadas y están siendo trabajadas conjuntamente para evitar los idas y vueltas de papeles y están siendo consensuadas con el concesionario de tal manera que sean levantadas las observaciones lo más rápido posible y ya tengamos por un lado la autorización de funcionamiento y por el otro lado el certificado de operación.

Y estas dos cosas van a juntarse para que justamente podamos entrar en operación, estas nueve inspecciones se han hecho con el personal de la dirección de aeronáutica civil y el personal de LAP, de proyectos, de operaciones, etcétera. Existe yo diría, un enlace, una comunicación y una coordinación muy estrecha y sobre todo por las partes técnicas. Entonces, esto ya está en camino, nosotros estimamos que en el transcurso de las próximas semanas debemos contar con este certificado del operador de aeródromo.

La siguiente, por favor.

Un poquito el tema que nos atañe, el tema de las pruebas. El tema de las pruebas, con mucho beneplácito puedo decir que, *Lima Airport Partners* el día 4 o 5 nos ha remitido un cronograma interesante de lo que van a realizar las pruebas, las que se van a hacer y estamos hablando de pruebas de carácter unitario o pruebas aisladas y pruebas de carácter integral. En estas pruebas se incluye a toda la comunidad aeronáutica, para que se dé una idea más o menos vamos a tener..., están en las próximas dispositivas, 10 pruebas de carácter unitario y seis pruebas de carácter integral, con cargo a que se puedan realizar más porque todo va a depender de los resultados que éstas se tengan.

Estas pruebas están relacionadas con un procedimiento que se llama ORAT, que es el procedimiento que en español vendría a ser: que estemos listos para la puesta en marcha y la transferencia de un terminal a otro. Para esto también es importante resaltar que la DGAC está contratando un par de expertos de la organización de revisión civil internacional, no para fiscalizar sino para colaborar de manera conjunta con toda la comunidad aeronáutica, llámense aerolíneas, servicios especializados aeroportuarios y todas las entidades que estamos involucrados en esto.

Entonces, yo creo que estas pruebas van a comenzar a llevarse a cabo a partir del día 13 de este mes, voy a enseñarle un pequeño catálogo, no catálogo, una pequeña matriz que tenemos ahí y, que es la siguiente justamente.

Aquí tenemos, si usted se da cuenta aquí, no sé si pueden ver, el 4 de febrero..., bueno una medida de tiempo pero el partido comienza en realidad el 13 de febrero, donde vamos a tener ahí si se dan cuenta..., somos del numeral 2 al numeral 5 todas son al 13 de febrero y más que nada, lo que se va a ver ahí son flujos de pasajeros, para que de tal manera ver cómo es que se comporta el pasajero o cómo es que simulamos el comportamiento del pasajero antes de subir a un avión y a partir del día 18 ya tenemos flujos en la zona, ya tenemos los flujos, ya estamos uniendo el lado aire, que viene a ser la parte de los aviones la plataforma, con la parte tierra. Estos dos lados tienen que estar debidamente ensamblados para que sea una operación sobre todo segura y sobre todo en un inicio de un contexto distinto.

Permítame mencionarle que el día de ayer, hemos tenido justamente a raíz de esta propuesta, de este cronograma que ha presentado LAP, hemos tenido una reunión bastante populosa, porque han venido gente de todas las aerolíneas, *Lima Airport Partners*, hemos estado también los servicios especializados, la dirección de aeronáutica civil, la dirección ..., Ositran también nos ha acompañado en el cual ha tenido a bien *Lima Airport Partners* exponernos cuál va a ser el sentido de estas pruebas.

Han salido algunos aportes diría yo, algunas... no diría observaciones sino creo sugerencias, para de repente afinar más esto, es un tema dinámico y sobre todo refleja la voluntad y lo puedo decir con toda seguridad y con conocimiento de la comunidad aeronáutica, refleja la voluntad de todos los sectores en apoyar para que esto se dé de la mejor manera, salir de manera segura el día 30 de marzo y como siempre le digo, bajo la sombrilla de la seguridad, más que el tiempo es el tema de seguridad, hay que privilegiar .

Esto son las pruebas de carácter unitario, que como le dije son 10 pueden ser más menos de repente, lo que se ha quedado ayer es que, si una prueba tiene alguna observación, no se da por válida hasta que se haga de nuevo y, lo que se encontró, la observación que se encontró, esté debidamente solucionado. Ese va a ser el terminal de la prueba y con eso seguimos con lo demás o podemos avanzar también en líneas paralelas.

Hay bastante operación de todas las partes de la industria [...?] bastante apertura sobre todo y después tenemos las pruebas de carácter avanzado, estas pruebas de carácter avanzado ya son las pruebas integrales que incluyen tal como dicen los documentos de referencia: desde que el pasajero pone un pie en el aeropuerto, hasta que su avión despega y al revés, desde que el avión aterriza hasta que se sube su taxi o su movilidad y se va a su domicilio.

Dentro de estas pruebas también se han considerado una prueba integral de carácter nocturno, porque son escenarios distintos

sobre todo para el tema de seguridad y se han planificado también dos ejercicios de contingencia, estamos hablando: uno de un plan de evacuación, en el caso de cualquier emergencia que se tome y, en un caso de pérdida de energía total, a ver qué cosas hacemos, cómo es que reaccionamos para no tener un aeropuerto plasmado de gente y sin operaciones y sobre todo con las condiciones seguras como sabemos.

Básicamente esta es la situación, nos vamos a reunir el día... la próxima prueba es el día jueves, hemos quedado en reunirnos el día miércoles con todos los *stakeholders*, con toda la comunidad aeronáutica y las entidades que tienen que ver para hacer lo que en términos aeronáuticos llamamos un *briefing*, una presentación previa y que cada uno sepa cuál es el rol que va a tener que seguir dentro de esa prueba y qué cosas es lo que vamos a medir, qué cosas es lo que vamos a observar y cuál es el objetivo que vamos a perseguir para que de tal manera tengamos la mejor de la crítica constructiva en aras de la seguridad y en aras de salir en la fecha que nos hemos propuesto.

Señora congresista, este es el estatus actual del aeropuerto Jorge Chávez, definitivamente saludar las voluntades de todo el sector aeronáutico, se lo digo con toda sinceridad y con los años de experiencia que nos conocemos y que estamos todos en la misma línea al sector privado y estado, estamos trabajando así.

Gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Muchísimas gracias, Donald Castillo.

Seguimos, viene con el permiso de nuestro Ministro, viene Gabriela Lara, Dirección General de Programas y Proyectos del Ministerio de Transporte y Comunicación.

Bienvenido doctora Gabriela.

La DIRECTORA GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MTC, señora Gabriela Beatriz Lara Ruiz.— Muchas gracias, buenos días con todos.

Efectivamente, la razón básicamente de la prórroga, la razón legal de la prórroga se encuentra dentro del mismo contrato, el contrato de concesión a través de la cláusula del numeral 53 de la cláusula quinta, que fue incorporada a través de la adenda número 7, prevé la posibilidad de prorrogar la operación del nuevo terminal, el plazo podrá ser prorrogado en caso el concesionario no haya podido obtener las licencias y permisos administrativos respectivos por parte de las autoridades siempre que haya cumplido con las con los requisitos exigidos de acuerdo a las leyes aplicables.

En efecto, el 15 de enero, el concesionario presentó una carta donde señalaba que, no había podido cumplirse, no le habían podido otorgar ciertos permisos y lo sustentó, con el sustento debido, a pesar de que había actuado diligentemente con la presentación oportuna, el estado no había podido terminar, las autoridades que no han podido otorgar los permisos son: la Municipalidad del Callao, entiendo yo que ya está bien avanzado el tema, el Minem, Osinergmin y entre otras, Sedapal también tenemos algunos permisos y, de Digesa, bueno la Digesa es al final, quien otorga el permiso.

Entonces, luego de una evaluación al sustento presentado por el concesionario, las partes acordaron en la aplicación del contrato de concesión, prorrogar como máximo el 30 de marzo, el 30 de marzo prorrogar el inicio de operaciones del nuevo terminal, se suscribió para ello un acta el 30 de enero, tenemos un acta suscrita que cumple con todos los requisitos formales y legales, esa fue la razón básicamente para el sustento legal.

Y el tema técnico creo que ya lo ha desarrollado bastante el ingeniero básicamente, fue el tema de las pruebas que ya se han desarrollado.

La señora PRESIDENTA.— Muchísimas gracias, doctora Gabriela Lara.

Señor Ministro.

EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - MTC, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Congresista, el tercer tema que es el de las adendas, se pidió también adendas incluidas al contrato inicial, su contenido y justificación en cada caso. También le pediría a Gabriela que es justamente, quien lleva la gestión de los contratos de concesión al ministerio, que también nos haga la explicación, por favor.

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

La DIRECTORA GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MTC, señora Gabriela Beatriz Lara Ruiz.— Muchas gracias.

Bueno desde el inicio de la concesión, se han suscrito ocho adendas con el concesionario. Las cuatro primeras básicamente fueron para diferentes precisiones, el tema de fuerza mayor, el tema de..., incluso del plazo de la entrega de terrenos, que fueron del 2001 al 2003.

La cuarta..., la adenda quinta, que se suscribió en el 2011 ya definió exactamente cuál es el área de la concesión, porque eso

no estaba definido de manera expresa en el contrato. Entonces, son una serie de definiciones que se incorporaron.

La adenda sexta, se suscribió el 8 de marzo del 2013, y se amplió nuevamente el plazo para la entrega de los terrenos al concesionario. Habíamos tenido dificultades en el ministerio para poder liberar, son dificultades que siempre tenemos lamentablemente y, a través de esta adenda se amplió el plazo que tenía el estado para poder entregar los terrenos y se hicieron también mayores precisiones dentro del TUA a los pasajeros, se incorporó ahí un tema [...]también.

La séptima adenda, fue suscrita el 25 de julio del 2017, esta adenda si es un poco más compleja, se modifican diferentes cláusulas del contrato que prorrogan nuevamente la vigencia del contrato de concesión, se prorroga a través de esta adenda, se modifica el numeral respecto a la auditoría ambiental, también se incorporan un concepto al contrato, se modifica el numeral 1 del anexo 11 modificando el área destinada para el aeropuerto también para el terminal y hay algunos registros técnicos que también son modificados a través de esta adenda número 7.

La última adenda, que se ha suscrito a la octava, se ha suscrito el 19 de agosto del 2024, que es justamente la que ha permitido incorporar las vías internas dentro de la concesión. **(3)** ¿Qué sucede?, que el contrato estaba establecido y estaba mapeado para que el ingreso sea por el puente Santa Rosa, por el ingreso por Santa Rosa, y el concesionario había ejecutado ya las vías internas.

El tema es que el concedente realiza otro trabajo, incluye unos modulares porque Santa Rosa todavía no está listo y, justamente, para permitir que el terminal, el plazo no se postergue hasta la entrega de Santa Rosa, es que se hace esta adenda que permite la incorporación de estas vías internas a través de los nuevos puentes modulares; es la última adenda que se suscribió en el 2024.

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

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.— Sí, en relación con el estado actual de la pista aérea, las áreas que la circundan, Donald, por favor.

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

El DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, señor Donald Hildebrando Iván Castillo Gallegos.—Poniendo la diapositiva por ahí, por favor.

La señora PRESIDENTA.— Secretaría técnica, apoye.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, señor Donald Hildebrando Iván Castillo Gallegos.— La siguiente, creo, para que puedan apreciarla mejor.

Ahí está, yo creo que está mejor y un poquito más realista la imagen. Si ustedes pueden ver la que está pegada al mar es la pista nueva, la que tiene unas llamadas ahí, en las partes laterales. La pista nueva, como les dije, consta de 3,480 metros y tiene el PCN o la resistencia al material tal cual la pista, la pista antigua se encuentran en perfectas condiciones, ya tiene una autorización de funcionamiento en este momento y está en muy buen estado, o sea que ahí no tenemos ningún problema con la pista y, si ven al costado, hay una calle un poquito más delgada que da como una intersección que esa es la calle de rodaje principal, esa calle de rodaje principal también está en el mismo estado.

Después, para el lado interno, donde ven una parte marroncita y en el medio de dos partes celestes están todo lo que son las plataformas de estacionamiento. Estas plataformas de estacionamiento ya están también concluidas y, justamente, esta plataforma de estacionamiento es parte de los ejercicios, el área de parte donde se van a realizar los ejercicios. Estas, justamente, están también siendo materia de lo que es la certificación y materia de todo el contexto y todo el área que va a ser incluida dentro de las pruebas.

Nosotros tenemos dos lados principales en un aeropuerto que son el lado aire y el lado tierra. El lado aire es toda esa parte de toda la plataforma, pista de aterrizaje, etcétera; y el lado tierra que viene a ser la parte del terminal.

Y en relación a la pista antigua que está en amarillo, que es la que estamos utilizando en el momento, la pista se encuentra en estado operativo, sin embargo, ya esta pista está entrando pues en una etapa que le corresponde una rehabilitación integral.

Cuando decimos rehabilitación integral es que se va a tener una nueva pista, no es que se va a parchar ni nada de eso, se va a hacer un trabajo completo para tener una pista tan nueva y tan eficiente como la que tenemos en el nuevo terminal o en las nuevas instalaciones, esta pista en el mes de septiembre va a iniciar su rehabilitación integral.

Lo importante de esto es que no nos vamos a quedar sin pista, como en otras ocasiones. Vamos a tener, justamente, la pista nueva para poder utilizarla y la pista antigua, por decirlo de alguna manera, que va a entrar en rehabilitación; y en el corto plazo, creo que son entre seis meses más o menos, seis o nueve meses creo que es lo que está viendo el tema, los amigos del LAP, ya vamos a tener las dos pistas nuevas de tal manera que podamos ya en ese momento tener operaciones segregadas, por no

decirlo simultáneas, lo cual va a incrementar de una manera bastante importante la capacidad de operaciones aeroportuarias.

¿Cómo se mide la capacidad de un aeropuerto?, Normalmente, operativamente se mide por la capacidad de las operaciones por hora que tengamos; en la actualidad con la pista que tenemos vamos a contar con treinta y cinco operaciones por hora; pero cuando tengamos las dos pistas ya en operaciones segregadas y operando, vamos a incrementar de treinta y cinco a por lo menos cincuenta y cuatro operaciones por hora.

Lo que quiere decir más aviones, más pasajeros, mucho más movimiento y una mejora económica bastante importante; para que se den más o menos una idea la proporción en la que ha ido aumentando el flujo de pasajeros en los últimos años es del 7 al 8%, o sea definitivamente, vamos a terminar esta década, seguramente, superando los cuarenta millones de pasajero y a eso nos estamos preparando, gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Señor ministro, tiene el uso de la palabra.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.— Sí, congresista. Ahora le pediría al ingeniero Palomino de Provías Nacional que nos presente cuál es la situación actual de las vías de acceso al nuevo aeropuerto.

La señora PRESIDENTA.— Señor José Palomino, tiene el uso de la palabra, lo escuchamos.

El REPRESENTANTE DE PROVÍAS NACIONAL, señor José Palomino.— Buenos días, señora congresista, señor ministro, buenos días con todos los presentes.

Voy a hacer la presentación de las vías de acceso hacia el aeropuerto, así como las mejoras de estas vías que se vienen implementando. Esta propuesta se ha previsto producto de un estudio de tránsito elaborado por una empresa especialista en ingeniería de tránsito y seguridad vial.

Entonces, las mejoras que se han previsto van a permitir en las intersecciones con las diferentes avenidas de la avenida Morales Duárez, van a permitir cambios de dirección, giros, maniobras de giro; así como permitir la identificación de la señalización y completar con éxito, seguridad y confort el pase de los vehículos por las intersecciones indicadas; así como por las nuevas vías de acceso.

Las vías de acceso hacia el aeropuerto se han previsto de la siguiente manera: La vía de acceso 1 es la que se utiliza por la avenida Faucett, continúa, pasa el río Rímac, pasa la avenida Morales Duárez y a unos 300 metros se hace un giro a la derecha

en la avenida Quilca; ahí se va a hacer un giro en u con la calle Saturno, giro que ya está habilitado y cuenta también con la señalización y con la semaforización en este giro.

Luego se toma el viaducto de la avenida Quilca, se reincorpora a Faucett y se cruza el río Rímac y se gira a la derecha incorporándose a la avenida Morales Duárez para llegar al puente de acceso al nuevo aeropuerto, al nuevo terminal. Esa es la vía, la ruta 1.

La ruta 2 es la que viene por la Costa Verde; se llega a la avenida Santa Rosa, se hace un giro a la derecha y se recorre toda la avenida Santa Rosa y ahí se puede incorporar la avenida La Marina, la avenida Venezuela, la avenida Colonial, la avenida Argentina hasta llegar a la avenida Morales Duárez, se hace un giro en u, se continúa el tránsito por la vía auxiliar que ya ha hecho el mejoramiento la Municipalidad del Callao y, actualmente, se incorpora a la Morales Duárez principal por la calle Lima y allí también ya se han instalado semáforos.

Lo que está ahora pendiente es la conexión de los semáforos y la correlación con los semáforos de la intersección entre Morales Duárez y Faucett. Estamos haciendo las coordinaciones para ya relacionarlos y conectarlos con este semáforo.

La vía 3 es la vía que viene del norte, se incorporan la avenida Canta Callao hacia la avenida Faucett, así como la avenida Bocanegra, la avenida Tomás Valle, todos a Faucett; la avenida Quilca hasta pasar el río Rímac e incorporarse con un giro a la derecha a la Avenida Morales Duárez y ahí entraría hacia los puentes del nuevo aeropuerto. Es preciso indicar que la avenida Morales Duárez va a pasar de dos carriles a cuatro carriles entre la avenida Faucett hacia el nuevo acceso y hasta la avenida Santa Rosa.

La ruta 4 es la que viene del norte por la avenida Gambetta, llega a la intersección con la avenida Morales Duárez, hace un giro a la izquierda, se circula por la principal de Morales Duárez hasta un giro en u previsto en la avenida Morales Duárez, antes de llegar a la avenida Faucett. Este giro también ya está implementado, tenemos ya la semaforización de acá de la avenida Gambetta con Morales Duárez y vamos a implementar la semaforización entre la avenida Morales Duárez y Santa Rosa; así como la avenida Nuevo Aeropuerto y la avenida Morales Duárez.

La ruta de acceso 5 es la ruta que viene de línea amarilla. Esa ruta pasa la avenida Faucett y se incorpora a la derecha a los puentes actualmente instalados.

Las vías de salida del aeropuerto, la ruta número 6, es la que sale del aeropuerto, se gira a la mano derecha, continúa con la avenida Morales Duárez hasta la intersección con la avenida Santa

Rosa, perdón, hasta la intersección con la avenida Gambetta con dirección hacia el norte.

Y la ruta 7 es la que sale también del aeropuerto, giro a la derecha en la avenida Morales Duárez hasta la intersección con la avenida Santa Rosa, luego un giro a la izquierda y se puede desembocar en las avenidas Argentina, Avenida Colonial, Venezuela, Avenida La Marina, hasta la Costa Verde, que permite el desplazamiento ya sea a la derecha o a la izquierda en la Costa Verde.

Con respecto a la salida número 8, la salida número 8 es la que sale con dirección a la avenida Faucett; se toma la avenida Morales Duárez a la derecha, en Morales Duárez va a existir un giro en u hacia la avenida Morales Duárez, la principal, se llega a la avenida Faucett, giro a la derecha y se toma la avenida Faucett.

Y la salida 9 es la que lleva a línea amarilla, se llega a la avenida Santa Rosa, giro en u en la intersección Santa Rosa, se toma la principal de Morales Duárez y se atraviesa la avenida Faucett con dirección a línea amarilla. Los trabajos a nivel ya están cumplidos, faltando nomás el giro en el jirón Jorge Chávez, se está procediendo también con la mejora de las vías de mejoramiento de la avenida Morales Duárez, pero eso lo estamos denominando.

Por favor, el siguiente.

Esta es la etapa 1 debe estar concluida hasta antes del 30 de marzo, fecha en que se va a inaugurar el nuevo terminal de pasajeros del aeropuerto. Los trabajos que se vienen ejecutando como etapa 1 son los giros que he mencionado en la avenida Santa Rosa, la auxiliar de la avenida Morales Duárez, el tercer carril que ya lo hemos construido en la avenida Morales Duárez, entre Faucett y Santa Rosa; el giro en u en la avenida Morales Duárez antes de llegar a la avenida Faucett, el giro en u en Quilca, en la avenida Quilca; y el giro en u que se está construyendo actualmente en la avenida Jorge Chávez.

La siguiente, por favor.

Asimismo, se viene ejecutando el mejoramiento de la carpeta asfáltica existente en la avenida Morales Duárez y se ha dividido en dos, uno de Morales Duárez, entre la avenida Santa Rosa y la avenida Faucett, ahí se va a hacer un reciclado del asfalto existente con la incorporación de más material y la incorporación de cemento y posterior colocación de una carpeta asfáltica de tres pulgadas; y entre la avenida Faucett y el jirón Túpac Amaru en línea amarilla, al llegar a línea amarilla se va a hacer el fresado y la colocación de nueva carpeta asfáltica.

Es preciso indicar que el fresado entre Faucett y el jirón Túpac Amaru ya ha sido concluido y actualmente nos encontramos colocando sardineles, porque los sardineles existentes estaban muy deteriorados, se está colocando nuevos sardineles. Posterior a la colocación de nuevos sardineles se va a colocar la imprimación asfáltica o riego de liga, lo que corresponda y, posteriormente, una carpeta asfáltica de tres pulgadas incorporando polímeros que van a permitir una carpeta de mejor calidad que la existente.

La siguiente, por favor.

Se ha previsto también el ingreso al aeropuerto por la avenida Gambetta, viniendo de norte a sur, se va a ejecutar un giro a la izquierda que va a permitir que ya los vehículos no se vayan hasta la intersección de Morales Duárez con Gambetta, sino al frente del aeropuerto se va a incorporar un ingreso hacia el acceso que tiene en la avenida Gambetta.

También se va a complementar con semaforización y se va a colocar una carpeta asfáltica de dos pulgadas. Aquí tenemos algunas fotografías de los trabajos que se vienen realizando, esto es entre la avenida Faucett y la avenida Santa Rosa y ya se ha reciclado, se está colocando los sardineles, está listo ya para colocar acá la imprimación asfáltica y la carpeta asfáltica, la nueva carpeta asfáltica.

También se están haciendo perforaciones diamantinas en los sectores donde vamos a colocar los puentes vehiculares sobre la avenida Faucett; este es un trabajo complementario **(4)** que se ha previsto ejecutar.

El siguiente, por favor.

Este es la anterior, por favor, la anterior para explicar los trabajos de los puentes vehiculares que van a pasar sobre la avenida Faucett, un puente de sesenta metros de largo que va a permitir el acceso de línea amarilla con dirección hacia los puentes modulares existentes.

Esos puentes van a permitir el paso de vehículos livianos y se van a instalar unos puentes con dirección de la avenida Santa Rosa hacia la línea Amarilla, que van a *bypasear* la avenida Faucett que va a permitir el paso de vehículos livianos, así como de vehículos pesados.

Siguiente, por favor.

También como una cuarta etapa se están haciendo las coordinaciones y estamos a punto de firmar un convenio con la Municipalidad del Callao para la instalación de puentes modulares en la avenida Faucett, *bypaseando* la avenida Argentina

y la avenida Venezuela, puentes en ambos sentidos para el paso de vehículos livianos en la avenida Faucett y mantener el tránsito pesado por la avenida Argentina y la avenida Venezuela.

En la intersección con la avenida Argentina va a *bypasear* también la línea del tren. Esos puentes van a permitir mejorar el tránsito en ese sector. Tenemos algunas, siguiente, fotos, una galería de fotos de los trabajos que venimos ejecutando, fotos del reciclado también, está la nueva recicladora de gran potencia y el fresado también que ya se ha concluido entre la avenida Faucett y el jirón Túpac Amaru, trabajo concluido de fresado.

La instalación de sardineles, tenemos un pequeño vídeo que se puede apreciar los trabajos que se vienen ejecutando, la carpeta asfáltica existente se viene retirando y se está haciendo el tratamiento de las fisuras existentes y el bacheo de todos aquellos sectores donde necesita poner a nivel.

Posteriormente a eso se va a colocar una carpeta asfáltica de tres pulgadas de espesor mejorada por polímeros, se está haciendo la demolición del sardinel existente debido a que se va a elevar un poco el pavimento asfáltico para que no quede hundido el sardinel, aparte que el sardinel está bastante deteriorado también y se va a poner un nuevo sardinel.

La eliminación de escombros producto de la demolición de los sardineles, como les decía, la avenida Morales Duárez va a pasar de tener dos carriles a tener cuatro carriles, el tercer carril ya se ha construido, actualmente estamos trabajando en el cuarto carril entre Faucett hacia Santa Rosa, vamos a tener cuatro carriles.

También estamos iniciando con la semaforización y hemos colocado semáforos, los hemos probado, falta nomás la sincronización con los demás semáforos, también tenemos equipos trabajando para colocar los semáforos en las demás intersecciones.

También estamos haciendo el mejoramiento y el mantenimiento de la avenida Santa Rosa, entre Morales Duárez hasta la Costa Verde. A toda la avenida Santa Rosa le vamos a hacer el mantenimiento.

También estamos realizando el encauzamiento y limpieza del río Rímac, trabajo que lo viene re-ejecutando el ANA en coordinación con nosotros.

Acá hay un cronograma donde se aprecian las principales actividades que faltan aún ejecutar.

Una es que todas las actividades a nivel van a estar concluidas para el 30 de marzo. El giro en u en Jorge Chávez, el giro en u en la Morales Duárez con la avenida Faucett; también se está trabajando la semaforización, ya estamos instalando los

semáforos y el mantenimiento de la avenida Santa Rosa entre la avenida Morales Dúarez hacia la Costa Verde.

También venimos haciendo el acondicionamiento de la berma en todo Faucett, el reciclado entre Faucett y Santa Rosa, la señalización también que va a haber acá entre Faucett y Santa Rosa, el fresado que ya se ejecutó entre Faucett y Túpac Amaru, y la señalización entre Faucett y Túpac Amaru, todo debe estar concluido la quincena de febrero.

Actualmente estamos en alrededor del 80% pero el contratista viene trabajando en turno de día y turno de noche para lograr ese objetivo.

Y la segunda etapa la hemos denominado la instalación de los puentes modulares que deben estar iniciando la quincena del mes de febrero y se va a dar prioridad a la instalación del Puente 1, que es el puente que va de línea amarilla hacia el aeropuerto, se ha previsto hacer la instalación de ese puente en cuarenta y cinco días; y el Puente 2 que cruza la avenida Faucett de Santa Rosa hacia línea amarilla, que es un puente más largo que va a permitir el pase de vehículos livianos y vehículos pesados, se debe estar terminando el 31 de mayo.

Se ha previsto también la instalación de un pórtico de señalización, antes de ingresar al aeropuerto "Jorge Chávez".

Como cumplimiento, si me permite, señor ministro, para la seguridad se ha firmado un convenio con la Policía Nacional del Perú para mantener ciento veinticuatro efectivos policiales distribuidos en tres horarios de trabajo, que van a cubrir las 24 horas.

Asimismo, se han colocado cámaras de video-vigilancia que están instaladas en los puentes ya instalados de ingreso y salida del aeropuerto y también ya vienen siendo monitoreados, hay una sala de monitoreo en Provías Nacional y se han realizado las coordinaciones con la Municipalidad del Callao para complementar con las cámaras de video-vigilancia que viene implementando la municipalidad.

También se han elaborado protocolos, señora congresista, eso es todo por mi parte, muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, doctor Donald Castillo. Tiene el uso de la palabra nuestro ministro.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes.— Sí y en relación con el tema de los ingresos de taxis al nuevo aeropuerto "Jorge Chávez" y el tema también del acceso del servicio público, del transporte público al nuevo aeropuerto, le

pediría, si me permite que intervenga el presidente de ATU, de la Autoridad de Transporte Urbano.

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra el representante de ATU, David Hernández, y le damos la bienvenida al congresista Valer que está en la plataforma virtual. Tiene el uso de la palabra, señor funcionario.

EL PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU), señor David Hernández Salazar.— Muchas gracias, señora congresista, y por su intermedio a los congresistas presentes que nos acompañan en la sesión.

Justamente, la experiencia de taxi para el servicio va de la mano con las mejoras viales que se han realizado. Aquí el tema de la evaluación de los flujos que ingresarán al nuevo aeropuerto está justamente de la mano con lo que se ha referido de ensanchamiento de carriles y, por supuesto, de las condiciones de accesibilidad al nuevo aeropuerto.

En este caso, la experiencia está prevista también por el uso del mismo y que se va a tener en el servicio, tanto como los taxis que no tienen contrato con LAP como aquellos que ya se encuentran concesionados por el operador del aeropuerto; para este paso, si está justamente en la lámina, lo que vamos a poder observar es que para el ingreso de los taxis con servicio va a haber un modo de ingreso y, por supuesto, para el acceso se va a tener hasta tres condiciones para poder ver cómo tener una facilidad de accesibilidad para nuestros conductores.

En la siguiente lámina, justamente, para lo que vamos a tener en el punto de contratar los servicios de taxi es cuando un pasajero se retire de la zona del aeropuerto va a tener a disposición, justamente, los servicios de taxi autorizado, los cuales van a poder estar a su disposición y poder tener, justamente, el esquema de poder contratar el servicio y con este modelo poder llegar al vehículo que va a ser identificado por el operador que le brinde, digamos, el servicio de taxi que va a poder utilizar.

En el siguiente punto, lo que nosotros estamos viendo en la lámina, es que lo que se nota es la zona de acceso para los taxis que tienen contrato de servicio con LAP. Van a poder utilizar una vía especial en la zona de acceso por la Gambetta que permitirá, justamente, un nivel de accesibilidad mucho más rápido y más pronto, así como diferir el flujo de tráfico y poder brindar una mejor sensación de accesibilidad en la zona de ingreso de Morales Duárez.

Aquí lo que se está viendo es que al poder tener los flujos de manera diferente, lo que va a permitir es que la accesibilidad de los vehículos que han sido referidos en la exposición

anterior, de acceso por Morales Duárez, van a tener un nivel de acceso mucho más pronto y mucho más rápido.

En la siguiente lámina, lo que observamos ahí son las tres modalidades de utilización de las vías del aeropuerto. Aquí hay un gran cambio en lo que es la accesibilidad que es con la vía elevada, como tenemos en todos los aeropuertos del mundo, el flujo de ingreso va a ser en una vía elevada que lo que va a hacer es permitir que las personas ingresen hacia el área de *counter* del aeropuerto.

Por lo tanto, no va a haber conflicto al tener, como hoy día tenemos en el aeropuerto, personas que ingresan y salen al mismo nivel. En este caso, el tercer nivel es solamente de ingreso y la salida es por el nivel posterior, el nivel bajo, con lo cual la celeridad de accesibilidad al aeropuerto ya integra estos modelos de movilidad sostenible haciendo la separación de flujos y permitiendo una experiencia, obviamente, de accesibilidad y de ingreso pronto.

También será posible, por supuesto, ingresar desde el área de estacionamientos, es decir desde el segundo nivel como hoy día lo venimos realizando, lo cual obviamente disminuye los niveles de conflicto entre vehículos o entre los niveles de paso, ya que quienes puedan estacionar van a tener un flujo de acceso sin ningún inconveniente hacia el paso del ingreso hacia la zona del aeropuerto.

El tema de ingreso y de salida, tal como se ha referido, entonces con los vehículos que tenemos, tanto con el servicio ya concesionado como los vehículos que van a ingresar taxi que no tienen concesión, que son los taxis libres que todos nosotros podríamos acceder para poder llegar al aeropuerto, va a permitir que el flujo al interior tenga menos condiciones de conflicto y, por supuesto, una mejor utilización por los niveles de separación que se tienen para poder acceder a la vía del primer aeropuerto en el país.

En el tema de cantidad, fue una pregunta que se nos hizo, nosotros tenemos en la autorización de los servicios en este momento ochenta y tres mil unidades que han sido identificadas, que están en los registros de los servicios de taxi en Lima y Callao, por supuesto, de ellos la mayor cantidad es el taxi independiente, pero también contamos con los servicios de taxi ejecutivo.

Aquí también hay que referir que, por supuesto, los servicios van a poder integrarse, pero también ordenarse, tanto como lo que viene planteándose con lo que van a ser los servicios ya concesionados, que va a permitir que un usuario al momento de salir del aeropuerto puede identificar los servicios de taxi que tienen autorización, por supuesto, debidamente autorizados va a

poder contactarse con ellos, identificarse, y a través de un código que le va a ser asignado para que al momento de salir a la vía de circulación puedan encontrar su taxi disponible y poder retirarse de una manera ordenada.

Esto evitará, por supuesto, este tema de llamado, de llamado de personas hacia el tema del taxi o que el área externa sea un área desordenada y que, obviamente, contribuye a una condición de flujo, perdón, una condición que obstruye el flujo libre de circulación.

Con este orden lo que nosotros esperamos es poder tener una mejor sensación y una mejor experiencia de circulación dentro de la vía (5) para lo que es el servicio de taxi, especialmente, para lo que son los accesos de otro tipo de usuarios. Estamos hablando de usuarios que solamente puedan ir con mochila o que vayan a hacer alguna actividad al aeropuerto, tenemos el servicio de transporte público, que es el acceso al nuevo aeropuerto.

Aquí sí quisiera hacer una mención, señora congresista, respecto a los temas del acceso en base a caminata. Ahí quisiera que se entienda el nuevo concepto de movilidad sostenible y de sistema integrado.

Cuando hablamos hoy día de acceso de caminata, estamos hablando de personas que llegan a través de un servicio de transporte público. Se bajan en la avenida Faucett, en un paradero, y luego, a partir de ello, cruzan el cruceo peatonal o cruzan por el puente, que todos conocemos, para ingresar al aeropuerto.

Eso es justamente la nueva experiencia de la que estamos hablando que ha cambiado, y ha cambiado al integrar a este transporte público, que antes te dejaba fuera, y que hacía que tenías que ingresar caminando, ahora el transporte público ya no te fuera, sino que el transporte público ingresa al aeropuerto.

Ese es el sistema integrado de transporte. Personas que no tengan que salir, caminar o cruzar calles para poder acceder o interconectar con los servicios de transporte.

Y es por eso un cambio de la visión de movilidad sostenible.

Sistema integrado de transporte tiene que ver no solamente con la mejora de los vehículos, sino también con el tema de la integración.

En este caso, el modo avión está integrando con el modo bus, y pronto va a integrar ya con el modo metro. Y hoy día, el primer servicio disponible es el servicio bus que va a estar de acuerdo al diseño que ha hecho el nuevo aeropuerto ya integrado de manera segura dentro del aeropuerto.

La persona ya no tendrá que esperar de manera insegura, sino que el servicio de transporte público estará a su disposición justamente dentro de la vía.

Para este servicio, obviamente igual que los buses que hoy día tomamos para acceder al aeropuerto, tendremos que tomar algunas rutas que son las que nos llevan allí.

Estas son cinco rutas específicamente, con las condiciones de norte centro sur, por supuesto, y una para el tráfico sobre la Faucett, que es el tráfico más fuerte identificado en los estudios de demanda y que es el servicio que viene de Quilca.

Aquí, en la primera lámina, estamos viendo el acceso norte.

El acceso norte, el paradero de inicio, está en Universitaria con Eyzaguirre y continúa por el sentido de Eyzaguirre hasta la Panamericana Norte para poder lograr estos intercambios, y hasta la zona de Tomás Valle, donde tenemos un terminal justamente interprovincial, poder interconectar justamente estos modos, continuando por Tomás Valle hasta la avenida Faucett y luego por Morales Duárez para poder ingresar al interior del aeropuerto y que los usuarios queden ya dentro del servicio.

Si hoy día tuviéramos que hacer una comparación o tratar de mirar cómo es que esto sucedería, para que nos hagamos una idea, donde hoy día están estacionando los carros imaginémos que hay un área dentro de este aeropuerto donde pararían los buses.

Eso nos da obviamente mucha más seguridad. Así es como va a funcionar este nuevo aeropuerto.

La siguiente ruta es la ruta centro.

La ruta centro parte en este momento desde la Plaza 2 de Mayo y baja por toda la avenida Benavides, y luego se integra a la avenida Faucett para poder continuar con su recorrido para, como ha sido referido en los temas de mejora vial, a través de Quilca llegar a Morales Duárez y luego obviamente ingresar al aeropuerto.

En este caso ya estamos contando con dos rutas que están pasando por la zona de Quilca, que también es un paradero que va a permitir un nivel de interconexión.

Algunos otros vehículos de otros servicios que pasen por la zona podrán interconectar con los servicios que ingresan al aeropuerto a través de este paradero.

La siguiente ruta de acceso es la ruta de acceso sur.

En este caso, esta ruta de acceso viene desde la zona de la avenida Bolívar, en la intersección de Bolívar con Brasil, y a través de toda la avenida Brasil y luego de La Mar va a poder ingresar otra vez para conectarse con Faucett y luego continuar, por supuesto, por el pase en el viaducto Quilca e ingresar a Morales Duárez, y de ahí al interior del aeropuerto.

La siguiente ruta es la ruta que viene desde Ventanilla.

Es una de las rutas justamente que es de las más extensas, pero, también justamente pensando en nuestros pobladores de esta zona, los traen desde el paradero Óvalo Playa, que es una zona bastante extensa, lateral, al lado de la zona de Pachacútec, que va a venir por toda la Gambetta y luego integrarse después del Óvalo 200 Millas a Faucett para hacer un giro a la derecha por Morales Duárez e incorporarse a lo que es el aeropuerto.

Y finalmente, la ruta más corta, pero es una ruta de interconexión, que es, como se ha visto, además de las otras que pasan por el punto de Quilca.

En el punto de Quilca, lo que va a permitir es que otras diferentes rutas puedan permitir que pasajeros bajen a este punto y de este punto tener un servicio muy rápido entre el punto Quilca y el ingreso a Morales Duárez para poder permitir la interconexión de los servicios.

En este caso, ese sería el detalle de las rutas que se encuentran en este momento a disposición.

Muchas gracias, señor ministro, señora.

La señora PRESIDENTA.— Muchísimas gracias, señor David Hernández.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista Raúl Pérez Reyes Espejo.— Sí, presidenta, gracias.

Esto, en principio, son los temas que se nos solicitó informar.

Solo quería hacer énfasis en un tema que acaba de mencionar David Hernández, y es que estas cinco rutas van a tener un nombre.

Si usted mira la presentación, como parte de la estrategia de difusión y comunicación a la ciudadanía, estas se van a llamar Aerodirecto.

Entonces, cuando un ciudadano vea en el bus el logo que está ahí planteado como Aerodirecto, lo que le va a indicar es que ese es un bus que va al aeropuerto o que está viniendo del aeropuerto, dependiendo del sentido de la ruta.

Esto va a ser importante. Estamos trabajando también para complementar este tema. Estamos en etapa todavía inicial de plantear la figura de un monorriel, que en principio queremos que salga del actual terminal, pare en la estación Quilca y luego ingrese al nuevo aeropuerto.

Este es un tema de un plazo un poco más largo. Esto sí va a requerir cuando menos un par de años entre el diseño y la construcción. Pero creemos que va a ser muy importante tener resuelto este tema para darle una mucho mayor conectividad al proyecto.

Y lo importante es que esa infraestructura, si en algún momento se toma la decisión de que el actual terminal, cuando crezca la demanda pueda ser un terminal adicional, pues va a tener ya la infraestructura lista ahí.

Además, al pasar por la estación Quilca, ahí se va a interconectar con el ramal de la línea 4 del Metro, de forma tal que también cuando esté operativo el metro, va a ser un punto de interconexión con el sistema de metro de la ciudad de Lima.

Y un tema bien importante, presidenta, usted se preguntará por qué estamos planteando puentes sobre la avenida Argentina y sobre la avenida Venezuela, es como consecuencia de una coordinación con la Municipalidad Provincial del Callao.

Justo conversaba con el señor alcalde y con sus funcionarios sobre la importancia de esto. ¿Por qué? Porque por razones de congestión la avenida Morales Duárez se ha convertido en una vía de transporte de carga hacia el puerto, saliendo o yendo al puerto.

Y la verdad, lo que queremos es que ahora más bien ya no lo sea, pero para eso tenemos que preparar las condiciones para que los camiones puedan tener una ruta mucho más ágil.

Por eso, vamos a plantear estos puentes sobre Faucett en Venezuela y también en la avenida Argentina.

En el caso de Venezuela, habrá que hacer, y es un tema que tenemos que justo conversar con la Municipalidad tanto de Lima como de Callao, porque está justo en el límite el ensanchamiento a la altura del Hospital Naval, que justamente ahí hay un pequeño cuello de botella, que por suerte hay espacio.

Así que eso se va a poder resolver relativamente fácil.

Y la idea es que, además en el caso de estas dos vías, vamos a trabajarlas este año, porque nosotros ya tenemos coordinado con el PMO Vías francés el inicio de la construcción del puente Santa Rosa a finales de este año.

De forma tal que tenemos que tener resuelto eso, porque cuando se inicie la construcción del puente Santa Rosa vamos claramente se va a bloquear el tráfico de Santa Rosa con Morales Duárez.

Entonces, no van a poder ir ni venir del aeropuerto, y tendrían que ingresar por la urbanización que está frente al aeropuerto, pero esto va a generar un problema con gestión a la zona y a la localidad a las familias, pero además también va a destruir las vías, porque son vías que no están preparadas para este tipo de transporte de carga, además lo va a ser mucho más lento.

Así que, pensando también en la productividad del puerto del Callao, y lo que vamos a hacer es estos puentes que, al igual que en el caso del puente de Faucett, en su momento cuando se termine esta intervención, vamos a hacer todo un proceso de evaluación para una obra definitiva.

Es decir, esta es la primera etapa temporal, y luego vamos a tener puente definitivo.

Pero es importante hacer la precisión, señora presidenta, de que estamos hablando de puentes que son puentes metálicos, no son puentes de hojalata.

O sea, son puentes metálicos que están pensados para soportar 3 millones de pases de camiones de carga. Es decir, no hay ningún problema con ellos.

Nos va a dar el tiempo suficiente como para luego poner puentes de acero definitivo, y metálico definitivo, y tener una operación absolutamente segura y sin ningún problema.

En el caso de los puentes que hoy día están instalados en Morales Duárez para el acceso al aeropuerto, son dos puentes.

De cada lado del puente hay cuatro pilares. Cada pilar tiene un metro y medio de diámetro y tiene 25 metros de profundidad. Es decir, son súper seguros.

Así que, no hay por qué preocuparse por la seguridad.

Y estamos trabajando, juntamente con la Municipal del Callao, para toda una obra de mejoramiento estético de la zona.

Va a implicar paneles publicitarios, algunas vallas. Así que estamos trabajando justamente con eso.

Y yo esperaría que, en las próximas semanas, bastante antes del 30 de marzo, ya observemos esos cambios que permitan mejorar también el aspecto estético del acceso y salida del aeropuerto, que es tan importante, que, juntamente con el aeropuerto del

Cusco, son importantes accesos para los turistas nacionales y particularmente extranjeros.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor ministro.

Dejamos en el uso de la palabra a nuestros colegas congresistas que están en la plataforma.

Por favor, levantar la mano para tomar los nombres de quienes van a hacer su participación.

Congresista Héctor Acuña, tiene el uso de la palabra.

Congresista Héctor Acuña, por favor, prenda su micrófono, porque no se le escucha nada. (6)

El señor ACUÑA PERALTA Segundo Héctor (HD).— (Salto de grabación).

La señora PRESIDENTA.— Gracias, colega Héctor Acuña, sí.

Ya programamos para la próxima semana la visita, en concordancia y en el trabajo articulado con nuestro ministro.

¿Algún otro colega quiere hacer alguna pregunta?

Tiene el uso de la palabra, colega Mery Infantes.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— (Salto de grabación).

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, colega Mery Infantes.

Los asesores están tomando en cuenta, pero ya se tiene previsto ya una posible visita inopinada.

Seguimos.

Si algún colega congresista quiere tomar el uso de la palabra.

Sí, tiene el uso de la palabra, colega.

Adelante, colega Echeverría.

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— (Salto de grabación).

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, colega Echeverría.

Ya los asesores han tomado los puntos que usted ha tratado y eso se verá en otra sesión, ya que ahora el problema álgido era nuestro...

Esta sesión extraordinaria es para ver todo lo expuesto por nuestro ministro, concerniente a lo que es el estado del megaproyecto y todo de nuestro gran aeropuerto Jorge Chávez.

¿Algún otro congresista quisiera tomar el uso de la palabra?

Yo sí quisiera hacer algunas preguntas.

Señor ministro, también se ha cuestionado el tema de los accesos al aeropuerto, a la nueva infraestructura del aeropuerto.

Entonces, nos gustaría conocer el estado situacional actual de la vía Morales Duárez, el problema de la congestión vehicular, así como también el ingreso por la avenida Santa Rosa.

Los usuarios necesitan que el ingreso y salida del aeropuerto sea fluido.

2. Queremos conocer sobre los ingresos peatonales a esta nueva infraestructura.

3. Considerando que aproximadamente 84 mil usuarios del aeropuerto se trasladarán diariamente, sumado a ello los ciudadanos que transitan actualmente en proporción a las vías que vienen habilitando, ¿se garantizará la fluidez del tránsito.

Señor ministro, le pregunto: ¿Hay un trabajo articulado con el Mininter y Policía Nacional del Perú por la seguridad en las vías de acceso de las zonas aledañas al aeropuerto?

Ello, debido a la alta peligrosidad de las rutas de acceso.

Conforme a lo expuesto por los funcionarios del MTC, ¿esta fase de pruebas, consulto, es posible afirmar que el día 30 de marzo del 2025 el nuevo aeropuerto Jorge Chávez empezará a operar definitivamente y no se darán más prórrogas?

Y nuestra última pregunta sería: De cara a la inauguración con los puentes previstos, ¿cuál es el tiempo promedio estimado en el cual los pasajeros que lleguen por esas vías ingresen al aeropuerto, actualmente en hora pico? Se recorren estas rutas en más de 30 minutos.

Respecto al patio de maniobras para los vehículos que dejen o recojan pasajeros en el nuevo aeropuerto, ¿qué ventajas comparativas tienen?

Ya hay congestión vehicular dentro del mismo aeropuerto, y si decimos que se incremente la capacidad de afluencia de vuelos obviamente será mayor la necesidad de vehículos, por ende, más colas.

Esas son mis preguntas, señor ministro.

Y si algún colega tuviera más preguntas, tiene el uso de la palabra.

Dejamos en el uso de la palabra a nuestro ministro para que nos conteste nuestras interrogantes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista Raúl Pérez Reyes Espejo.— Gracias, congresista.

Las dos primeras preguntas del congresista Acuña y de la congresista Infantes están vinculados con la visita al aeropuerto.

Creo que es un tema que no me corresponde responder, sino es un tema de coordinación.

En relación con la del congresista Echeverría, sólo, para efectivamente no desviarnos mucho del tema, mencionar que, en el caso de Jaén, en principio ya ahora a fines de enero, debía haber estado listo ya el mantenimiento.

Se han descubierto algunas filtraciones de agua en la pista y eso nos permite que hacia finales de febrero ya debería estar resuelto ese problema, y deberíamos comenzar a hacer la puesta en operación del aeropuerto de Jaén.

El aeropuerto de Jauja, que también tenía, ya terminó el mantenimiento hace diez días más o menos y, de hecho, ya está en operación sin ningún problema.

No va a haber ninguna operación de mantenimiento mayor por todavía un tiempo, así que ya Jauja va a recuperar... tenía solamente dos vuelos al día, va a comenzar a aumentar el número de vuelos.

Y en Jaén esperemos ya, a fin de este mes, tener reparada la pista en la parte importante, eran casi con 15% de la pista, y comenzar a coordinar con las aerolíneas las operaciones.

Ya hay dos aerolíneas que han manifestado su interés de renovar sus vuelos a la zona.

Esta es una ruta muy importante no solo por la llegada a Jaén, sino también por el acceso hacia Chachapoyas y hacia la zona de la selva norte, particularmente en la zona de Cajamarca y Amazonas.

Sobre el tema del mantenimiento de la vía, voy a informarme de cuál es la situación concreta.

Por lo que entiendo es una vía vecinal, porque hay un alcalde que está interviniendo. Por lo tanto, ahí nosotros no somos competentes formalmente. Pero, igual, le informaremos a ustedes,

por su intermedio, al congresista Echeverría de la situación de esta vía en lo que nos compete a nosotros obviamente.

Y luego, en relación a sus preguntas, que, como usted ha visto, el estado del acceso estamos trabajando justamente en hacer todos los mantenimientos.

Deberíamos terminar a fines de este mes ya todo el proceso de recapeo de la avenida Morales Duárez, desde Tupac Amaru hasta Santa Rosa.

En la primera semana de marzo, vamos a hacer todo el tema de señaléticas y pintar las pistas. Hay una serie de intervenciones que se van a hacer, pero eso es la primera semana de marzo que debería estar concluyéndose, de forma tal que la pista...

Además, va a tener cuatro carriles para acceder al aeropuerto y cuatro carriles saliendo del aeropuerto.

Y eso es un tema.

Luego, usted mencionó el tema del acceso peatonal, que reitero lo que ha mencionado el presidente de ATU.

Hoy en día, al actual aeropuerto no existe un acceso peatonal en el sentido de que alguien llegue caminando de su casa al aeropuerto.

Lo que hay es: todas las personas que trabajan en el aeropuerto y los que van al aeropuerto, muchos de ellos utilizan el transporte público, bajan en el Óvalo de Tomás Valle y luego caminan los 200 metros que los lleva al aeropuerto.

Eso es lo que algunos entienden como el acceso peatonal.

Entonces, lo que va a pasar en el nuevo aeropuerto, como mencionó justamente David, es que van a llegar desde el transporte público por buses, por estas cinco rutas de Aerodirecto, o por taxis, ya es una decisión de cada ciudadano como lo hace, van a estar dentro del aeropuerto y van a caminar dentro del aeropuerto más o menos lo mismo que caminan hoy cuando llegan a Tomás Valle e ingresan al aeropuerto, unos 200 o 300 metros dependiendo de la zona.

La verdad, ahí no hay ningún problema.

Entonces, donde sí tenemos todavía una restricción, y hay que reconocer que eso va a resolverse cuando ya se instale el puente Santa Rosa definitivo, es el tema del acceso a través de bicicletas.

Pero eso, en este momento, preferimos concentrarnos en el servicio público y luego que principalmente... casi

exclusivamente es utilizado por algunos trabajadores de las empresas que dan servicios dentro del aeropuerto.

O sea, no es que los pasajeros lleguen en bicicleta o salgan en bicicleta. Todavía eso no es frecuente en el aeropuerto actual.

Más son los trabajadores, pero es un grupo pequeño. Y la idea es que cuando esté el puente definitivo en Santa Rosa, que esperemos que sea en el 2026, a finales o inicios del 27, pues esta sea una opción adicional. Pero, nuevamente, no es la mayoritaria.

El tema de la seguridad de las zonas aledañas.

Como se mencionó, tenemos un convenio con la Policía Nacional para tener un total de 144 efectivos. En alguna de las zonas ya tenemos más del 60% de los efectivos.

Lo que estamos haciendo básicamente es, a través de este convenio con la Policía, comprar sus horas de franco y nos permite tener ya una importante dotación de efectivos las 24 horas del día en los principales puntos de conflictividad o de peligrosidad que la zona tiene.

Además, cuando ya estén los puentes, el puente 1 y el puente 2 en Morales Duárez, ese problema de violencia, de agresión a veces incluso a los vehículos, va a desaparecer, porque los vehículos van a circular y ya no vamos a observar ese problema.

Respecto al resultado de las pruebas.

Las pruebas ya comenzaron, pero el 13 de febrero comienza un grupo importante de pruebas que terminan el 13 de marzo.

Entonces, lo que vamos a hacer ahí es mirar los resultados conjuntamente entre la DGAC y el Lima Air Port Partners, y ahí, en función de los resultados obtenidos, tomaremos ya la decisión en principio, de estar los resultados bien, y deberíamos salir ya el 30 de marzo, que es lo que está planteado.

Entonces, básicamente lo que quiero dejarles claro es un tema que hemos conversado permanentemente con toda la comunidad aeronáutica. O sea, con LAP, con Ositrán, con las aerolíneas y obviamente también nosotros, no vamos a abrir el aeropuerto si este no funciona de forma segura.

O sea, no podemos poner en riesgo la vida de ninguna persona.

Entonces, eso está claro.

En principio, todo está saliendo bien, y creemos que vamos a estar el día 13 de marzo con las pruebas completas, todo bien, y eso nos debería permitir estar a más tardar el 30 de marzo, que es la fecha que nos hemos planteado ahora.

Es bien importante eso.

A veces, los ciudadanos, claro, uno se sube a un avión para un vuelo nacional o al extranjero y, la verdad, no percibe, porque no tiene por qué hacerlo obviamente, la cantidad de coordinaciones y agentes que intervienen en ese proceso, donde además la precisión tiene que ser milimétrica. (7)

Quién, por ejemplo mueve al avión sacándolo de la manga y lo pone en la pista, ese carrito de remolque, él tiene que actuar con absoluto cuidado porque no puede dañar el tren de aterrizaje. El impacto de tener una persona sin experiencia haciendo eso, es que podría dañar un avión y por tanto no podría despegar. El piloto se va a negar si es que eso pasa.

Entonces, lo que quiero decir con esto es que, esto es una comunidad donde la precisión es fundamental y entonces tenemos que estar permanentemente cuidando todo este proceso.

Y el tema de la congestión, definitivamente creemos que en la etapa inicial va a haber algo de congestión, particularmente porque, claro, las personas van a ir descubriendo las rutas y esto va a traer, digamos, el descubrir la ruta, ¡Uy!, me equivoqué, me pasé de la salida, del acceso. Y por eso es que cuando comencemos la campaña y haya difusión de las rutas de acceso, en general vamos a pedir a las personas que al menos la primera vez que vayan al aeropuerto, vayan probablemente unos 30 o 40 minutos antes de lo que van normalmente para tener algunas, digamos, garantía de que cualquier error que pueda haber en la ruta puedan reenrutarse rápidamente y entrar al aeropuerto. Es importante mencionar que una vez que uno pasa los puentes metálicos, hay casi 800 metros hasta que llega a la zona en la cual entra al aeropuerto previamente. O sea, estamos hablando de..., en principio, debería de haber un tránsito fluido. Y bueno, estaremos atentos a que esto se mantenga.

Y la otra cosa cierta que es bien importante es que, hoy el aeropuerto, y me refiero aquí al tema, por ejemplo, de quienes salen del aeropuerto particularmente y van a tomar taxi, hoy el aeropuerto lo que se observa es a muchos jaladores que están, digamos, llamando a las personas. Y esto, no siempre, pero ha generado algunas situaciones de inseguridad particular. Entonces esto va a cambiar ahora porque justamente, parte de tener este nuevo aeropuerto es también tener una nueva forma de proveer estos servicios. Entonces, por ejemplo si alguien, como esto es un aeropuerto que tiene dos pisos, para ponerlo en sencillo, la verdad es más pisos, pero vamos a ponerlo en dos niveles.

Y entonces, claro, cuando uno va a viajar, va a subir, va a ir al segundo nivel y ahí va a salir, el taxi que nos trae no se puede quedar ahí dando vueltas o esperando. Él va a tener..., o sea, los funcionarios de ATU lo van a hacer circular y él, si

quisiera, digamos, seguir, sacar a alguien del aeropuerto aprovechando del que está ahí, lo que va a tener que hacer es dar la vuelta y hacer una cola, como ocurre en la mayor parte aeropuertos del mundo y de América Latina.

Es decir, va a tener que hacer una cola, un turno y esperar a que los que están delante de él atiendan el servicio de transporte. Vamos a controlar que los taxistas que estén en esta figura sean taxistas que tengan permiso para ser taxistas, que no sea cualquiera que se aparece ahí, justamente porque tenemos que cuidar la seguridad y eso va a implicar justamente que la comunidad de taxistas, con quien tenemos un diálogo permanente, se adapte a este proceso por cosas del destino.

Ayer estuve en la ciudad de Chiclayo, nuestra ciudad, y cuando uno está en el aeropuerto a la salida hay una fila, los taxistas hacen una fila, hay una fila que la han resuelto ellos de una forma totalmente civilizada, como funciona en muchas partes.

Yo creo que hay que hacer esto por los volúmenes de nuestro aeropuerto, obviamente, que son mayores, esto va a estar coordinado entre el LAP y ATU, va a haber funcionarios de ATU que van a estar acelerando el tránsito en unos casos y en otros casos ordenando el tránsito, y para también tranquilidad de los taxistas, sobre todo los taxistas de aplicación, estamos justo muy pronto sacando una modificación para quienes quieran hacer la labor de taxi hoy día tienen que tener el certificado, en brevete, la licencia de conducir de tipo A2. Entonces, claro, hay muchos que sólo tienen la licencia de tipo A1.

Entonces, lo que va a pasar es que vamos a hacer un proceso de migración para que quienes tengan A1 con una determinada experiencia y con una capacitación muy breve, rápidamente puedan tener el A2 y, por tanto, puedan cumplir con el requisito y no sea esto, una limitación para poder ejercer su actividad, digamos, de forma lícita, con lo cual vamos a tener todos estos taxistas por aplicación que van a poder tener pronto su permiso.

La idea es que, esto deje de ser un problema y que aumente la oferta y que quienes quieran ir o salir del aeropuerto lo hagan de una forma ordenada, organizada, y con esto vamos a evitar justamente los problemas de seguridad que tanto afectan a nuestra ciudad. Entonces, esto es básicamente lo que tenemos, señora congresista.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor ministro, es lo que nos dio a conocer en un transporte seguro integrado, lo que dijo el señor David.

Ahora vamos, como segundo lugar, tenemos el informe del señor Juan José Salmón Balestra, gerente general de Lima Airport Partners, sobre lo solicitado mediante el oficio de invitación...

—Se interrumpe la intervención de la presidenta, debido a que un congresista solicita la palabra.

La señora PRESIDENTA.— Dígame, colega. No me dijeron nada.

Sí, siga. Tiene el uso de la palabra colega Héctor Acuña.

— Mientras la presidenta habla, ingresa la voz del congresista Héctor Acuña, pero solo se escucha la respuesta de la presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Ya, colega, usted sabe que tenemos nuestro control político y las visitas son inopinadas, ¿no te parece? Pero lo vamos a coordinar con nuestro ministro también. Sí, eso lo vamos a hacer, pero ya sabes que nuestro control político son visitas inopinadas.

—Esto hace que el audio se perciba de manera unipersonal.

La señora PRESIDENTA.— Entonces, lo vamos a coordinar y lo vemos. Eso lo vemos ya en la comisión.

Gracias, colega Héctor Acuña, y es verdad, desde que tomamos..., sí, un momentito colega. Desde que hemos tomado la presidencia de esta importante comisión, aquí no... ,nadie va a doblar la mano de la presidenta ni del equipo de asesores. Y gracias a las acertadas decisiones de nuestro ministro, todo se encamina.

Cuando hay un trabajo articulado y el bien es para todo el pueblo, vamos a buen puerto. Y le agradezco esta iniciativa, señor ministro de [...?], con la licencia de M2. Es muy bueno porque nos va a ayudar a abrir más el abanico en las normas de ley.

Congresista Montalvo. Tiene el uso de la palabra. Tiene el uso de la palabra, colega Montalvo.

— (Hay un vacío de grabación de audio de aproximadamente cuatro minutos).

La señora PRESIDENTA.— Colega Montalvo.

Vamos a pasarle, aunque es...

No, no se preocupe, colega Montalvo. Aunque no es la agenda, la agenda es prioritaria. Era una agenda con un tema único, pero nuestro ministro iba a hacer este... Le va a dar la respuesta. Y también los asesores han puesto puntos para en otra sesión, "tomar al toro por las astas", como se dice.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez-Reyes Espejo.— Sí, presidenta. Gracias, presidenta.

Por su intermedio, la actividad de migraciones es una actividad que está bajo la competencia del Ministerio del Interior. Por lo tanto, no es algo que nosotros podamos intervenir, sin embargo, como mencionó el congresista Montalvo, sí está el tema de infraestructura a cargo, obviamente, del concesionario.

En el nuevo aeropuerto, ambas áreas tienen mayor número de posiciones. O sea, el número de posiciones donde va a haber funcionarios, migraciones es mayor. En el caso de la llegada el número, el espacio físico es notoriamente mayor. Y en el caso de la salida el espacio es algo menor, pero, si incorporamos una zona accesoria de desborde el espacio es casi el mismo.

Pero con una particularidad, y es que una de las cosas que está haciendo migraciones, y por eso se ha diseñado este espacio así, es que el proceso de salida va a ser ahora, va a tener un componente digital muy importante. Es decir, va a haber una salida, (8) un registro digital que va a permitir que la persona se, valga la redundancia, se registre a través de una aplicación o en una página web de migración y pase con un código, pase por la máquina de lectores, es decir, ya no hay necesidad de acercarse a un funcionario.

Ese caso aún, con mayor número de posiciones, eso se va a reservar para los casos que no puedan pasar por los equipos digitales. Esos equipos digitales no sólo van a funcionar para los peruanos que tengan pasaporte digital, sino también para los extranjeros, de forma tal que, va a ayudar a aumentar notoriamente la fluidez del tránsito. Entonces, ese es un tema.

Luego, está el tema del aeropuerto, lo que hoy día es un aeródromo, el valor, y que el congresista Montalvo, en algún momento nos pidió que evaluáramos hacer un aeropuerto, le indicamos que hoy, hay un aeropuerto en esa zona a 18 kilómetros que es el aeropuerto de Jaén, pero él en su momento también nos indicó la posibilidad de que hubiese demanda suficiente para justificar el que se hiciese un aeropuerto ahí. Entonces, lo que quedamos es en hacer un estudio de demanda, así que yo le voy a informar cuál es el estado de ese estudio de demanda para que pueda usted hacerlo llegar a él.

Y finalmente, en el tema del reglamento del mototaxi, estamos terminando ya el reglamento, así que espero que en los próximos días tengamos ya, saquemos el reglamento del mototaxi, a pesar de que nosotros tenemos algunas observaciones a la ley, pero igual están cumpliendo, estamos cumpliendo con la reglamentación tal cual corresponde de acuerdo a la ley.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor Ministro Raúl Pérez.

Sí, dígame, congresista Montalvo, tiene usted el minuto, congresista.

—La voz del congresista Montalvo no es audible, y no permite la transcripción.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, congresista Montalvo.

—Se suspende temporalmente la sesión.

La señora PRESIDENTA.— Vamos a suspender por medio término la sesión, no sin antes agradecer la presencia de nuestro Ministro Raúl Pérez Espejo y a toda su comitiva, sus funcionarios, y agradecerle porque estamos haciendo un trabajo articulado entre todos, de comunicación, sobre todo de información, porque queremos la seguridad en la ventana que es el Perú, que es nuestro Jorge Chávez, y esperemos que todas las leyes que faltan implementar, ya están saliendo de nuestras..., también los oficios, para poder seguir articulando con nuestro ministro y que este gran aeropuerto sea verdaderamente de calidad para beneficio de los peruanos y de todos los cinco continentes.

Muchas gracias, ministro. Si quiere decirnos algo.

Muchas gracias. Gracias a todos. Suspendemos por medio término y seguimos con la sesión, porque tiene nuestro ministro otra cita importante en Palacio.

—Se reanuda la sesión, después de un minuto y medio.

La señora PRESIDENTA.— Reanudamos la sesión. En segundo lugar, tenemos el informe del señor Juan José Salmón Balestra, Gerente General de *Lima Airport Partner*, sobre lo solicitado mediante el oficio de invitación número 1314-2024-2025, de fecha 30 de enero del 2025, referido al oficio número 1235-2024-2025, fecha 17 de enero del 2025, solicitando la información sobre las razones de la demora de la entrega de la obra del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Al respecto, esta presidencia debe indicar que con fecha 30 de enero del 2025, la Comisión de Transporte y Comunicaciones recibió por la mesa de parte del documento, remitido por *Lima Airport Partner*, dando respuesta a lo solicitado, documento recibido con posterioridad a la invitación, a la presente sesión, informando lo que a la letra dice: que la postergación de la fecha de inicio de operaciones del nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, para el 30 de marzo del 2025,

responde a una decisión que ha sido acordada de manera conjunta entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En la calidad de concedente, nos ha representada como concesionario y la comunidad aeroportuaria a fin de garantizar la seguridad en las operaciones del nuevo terminal y su conectividad a través de los puentes en acceso, como ha sido comunicado oficialmente por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Todas las partes venimos trabajando colaborativamente para iniciar las operaciones en la nueva fecha programada. Sin embargo, en esta comisión solicita tenga bienestar sustentar su respuesta.

Bienvenido, señor Juan José Salmón Balestra, Gerente General de *Lima Airport Partner*, señora Milagros Montes Morote, Gerente de Asuntos Públicos y Cumplimiento Regulatorio, señora Yamila Vivanco Montoya, Asesor, y a los demás funcionarios que los acompañan, a quienes agradecemos por su participación y le damos la bienvenida.

Tiene usted el uso de la palabra, señor Salmón.

El GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNER - LAP, señor Juan José Salmón Balestra.— Señora presidenta de la Comisión de Transportes, señores congresistas que nos están escuchando, funcionarias y funcionarios públicos, muchas gracias por la invitación.

Tengo acá una presentación, un poco para responder a la pregunta. Muchos de los temas ya han sido en realidad tratados en extenso por el ministro y los funcionarios que lo acompañan.

Yo voy a ser muy breve, en todo caso, para ir a las preguntas.

La siguiente lámina, por favor.

La señora PRESIDENTA.— Ayudar a la sustentación.

El GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNER - LAP, señor Juan José Salmón Balestra.— Es un poco una visión general de lo que es el proyecto. Acá la parte importante es que es una inversión 100% privada de 2000 millones de dólares, de origen principalmente..., el socio principal es *Fraport*, una empresa alemana, y el 20% restante es el *IFC*, que es un brazo del Banco Mundial.

Los proyectos en realidad, como ya se ha conversado, el nuevo terminal La Torre está entregada, la pista, la nueva pista está entregada, el terminal de pasajeros está en 99.1%, significa que está listo, o sea, que tiene todos los implementos, todo el equipamiento para operar, está instalado, está listo.

Ha sido producto de una gestión bajo un modelo *fast-track*, que puedo hablar un poco más de eso más adelante. Y el único proyecto que quedaría pendiente, como también lo ha comentado el señor Director de Aeronáutica Civil, es el tema de la rehabilitación de la pista existente, que comenzará tan pronto se inicie la operación del nuevo terminal, es un proceso que también ya está, ya se ha entregado la Buena Pro a una empresa, y estamos ya en los procesos previos para la movilización. Este es el área de concesión, son en total casi 900 hectáreas en el área total.

Todo esto acá es lo que, como LAP, y una labor, la verdad, muy coordinada con todos los sectores que estamos acá en este momento en la reunión, ha sido un trabajo arduo, de múltiples reuniones, múltiples conversaciones, discusiones, puntos de vista, pero hemos logrado llegar este proyecto a buen puerto, no hay que perder el punto de vista en todo caso, que el terminal de 270 000 metros cuadrados aproximadamente, se comenzó a construir hace tres años, y en tres años hemos logrado montar esta infraestructura y llegar a este 99.1% de avance, y ese es un hito, la verdad, muy importante, en el cual nos sentimos sumamente orgullosos, creemos que es un ejemplo de cómo tienen que llevarse adelante la infraestructura en el país, y eso es con trabajo colaborativo.

La mecánica que, para haber tenido éxito, más allá de la constante coordinación entre los sectores, es que acá se ha aplicado una metodología que es un *fast-track*, que es diseño y construcción en simultáneo con experiencia, lo que nos ha permitido justamente poder tener este nivel de avance, y no solamente en el tema del terminal, sino en todos los componentes que contiene esta infraestructura y esta inversión privada, que es de la más importante en el país, es la segunda más importante del país, después del metro.

La siguiente, por favor.

Bueno, acá hay unas láminas, acá lo pueden ir pasando rápido, son unas láminas, en todo caso, del nivel de avance, la plataforma que ya se comentó, está certificada, esos son los interiores, son fotos al 30 de enero, me parece, ahí están algunos equipos de migraciones, en la vista anterior, o sea, en realidad, el terminal por dentro está listo, toda la oferta comercial también, si bien este momento mantiene encerramientos, yo diría que casi el 80% de los locales comerciales están listos, hay algunos que todavía están en operación, en construcción, perdón, bueno, remodelación en realidad, pero en realidad están prácticamente listos para entrar en operación también.

La siguiente.

El tema de la vía de acceso ya se ha conversado, se va a acceder a través de estos puentes temporales, que a través de la gestión del MTC se lograron poner, se instalaron para hacer la implementación. LAP en ese momento, asumió la responsabilidad de construir los viales internos para conectar esos puentes temporales con los viales que ya habían sido construidos, eso fue lo que como también ya ha explicado el sector, generó la octava adenda para de alguna manera poder financiar esos viales internos y ya están listos, con la señalética y ya se han utilizado inclusive en alguna de las pruebas para poder llevar a los pasajeros, a las personas que simulan ser pasajeros para las distintas pruebas del aeropuerto.

La siguiente lámina.

Transporte público, también ya se ha comentado en extenso, esto ha sido también producto de una coordinación larga y muy fructífera, digo yo, con la ATU, lo que se identificó evidentemente la necesidad de poder contar con transporte público, ya que no se cuenta aún con un sistema de transporte masivo hacia el aeropuerto, pero contar con transporte público para no solamente atender a los usuarios pasajeros, sino a los usuarios colaboradores que también se desplazan a través de transporte público hacia el aeropuerto.

Considerar que el aeropuerto recibe un aproximado de 17 mil colaboradores al día, en los turnos de 24 horas, el aeropuerto nunca para, y evidentemente es crucial haber tenido, contar con un sistema de transporte público moderno, un sistema de transporte público que sea claramente identificado, y para eso hemos trabajado de la mano con la ATU para poder lograrlo.

Las coordinaciones con la ATU, más allá de identificar, digamos, las áreas desde donde cada una de estas unidades de transporte debieran salir, pensando siempre en tratar de abarcar la mayoría de Lima Metropolitana, tanto con el norte, con el sur, este y oeste, la ciudad y evidentemente también la zona del Callao era básicamente poder establecer algunos niveles mínimos de servicio. Es decir, se han exigido unidades que no sean más antiguas de 10 años en la gran mayoría de rutas.

En Ventanilla no se logró eso, pero también ha habido un límite en todo caso de antigüedad. Se está tratando de promover también un tipo de combustión limpia hacia el aeropuerto, la identificación en las unidades, el posicionamiento georreferencial de las unidades, para poder tener un servicio de calidad no solamente pensando en los pasajeros, sino a los usuarios en general, que se merecen un servicio de transporte adecuado para poder desplazarse al aeropuerto, sea que lo vayan a utilizar como un punto de partida o recoger a sus familiares, o el aeropuerto como también un punto de trabajo.

El aeropuerto, estimamos que va a generar aproximadamente 193 000 puestos de trabajo en el año 2025, y eso es una inyección importantísima también hacia la población del Callao, con la cual estamos muy comprometidos. Trabajamos también en la mano con el municipio.

Y un tema tan importante, cuando hemos pensado en estas rutas con apoyo de la ATU, así como también en todos estos distintos desvíos, digamos, para poder paliar esta situación de hecho, que es no poder contar con el Puente Santa Rosa a tiempo, también nos hemos preocupado mucho en que la ciudadanía del Callao, que vive alrededor del aeropuerto, no se vea impactada.

Entonces, justamente, la manera como se han diseñado las rutas, las vueltas en U, la presencia policial, no solamente tienden a facilitar el desplazamiento de los vehículos, también de dotar a la ciudadanía del Callao, que vive alrededores del aeropuerto, que tenga el menor impacto posible, tanto en lo que se refiere al tránsito y tráfico, como también lo que se refiere a seguridad.

El ministro comentó, que ya se han suscrito un convenio con la policía, también tenemos un convenio con la policía, a través del cual creo que hemos contratado aproximadamente unos 80 policías, para que brinden toda la seguridad y nos ayuden a facilitar el tránsito, digamos, desde el lindero a la concesión hacia adentro. Ellos van a trabajar, evidentemente, de manera articulada con aquellos miembros de la Policía Nacional, que están bajo el convenio también que ha suscrito el MTC, para que todo esto sea integrado. **(9)**

La municipalidad también está apoyando con poner un sistema de cámaras alrededor del aeropuerto, se está viendo en un futuro a ver cómo se pueden integrar de alguna manera las cámaras alrededor del aeropuerto con las cámaras que están también en el túnel Gambetta, con nuestras cámaras externas nuestras, es una labor, digamos, que queda un poco pendiente para una segunda oportunidad.

Estamos trabajando de manera articulada porque somos conscientes de los impactos que generamos y tienen que mitigarse de la mejor manera posible.

Los siguientes, por favor.

Esas son las rutas que ya se han comentado, no voy a tomar más tiempo en esto.

La siguiente.

En cuanto a, efectivamente, la puesta en operación, como bien comentó la doctora Lara, hay un tema de licencias. Este es el

número de licencias que hemos logrado obtener en este tiempo, que eran 33, a la fecha de suscripción del acta de acuerdo, que fue el 15, me parece, la fecha de corte, y quedaron nueve licencias pendientes. Y no es producto acá de una gestión deficiente, recuerden lo que les he dicho al principio, es un proyecto que se ha gestado bajo un esquema *fast-track*.

Entonces, y para hacer un paralelo: En Los Panamericanos usaron esta modalidad —mucho de la metodología— para poder contar con los distintos escenarios deportivos a tiempo.

Pero así, a Los Panamericanos también se les habilitó una ley específica para poder facilitar todo el proceso de licencias. En este caso no ha sido así, nosotros hemos tenido que estar en coordinación permanente con los distintos sectores para poder obtener las licencias y hemos obtenido la gran mayoría de ellas y hubo un número que no se pudo obtener al momento en el cual se comenzó a discutir el acta, y algunas de ellas inclusive han continuado llegando con posterioridad a la suscripción del acta, como puedo poner como ejemplo una que era respecto de la calidad del agua para poderla utilizar. Eso ha llegado con posterioridad al acta. Una licencia del ITSE de los viales que construimos para poder engarzar con los puentes temporales, también eso ha llegado hace un par de días de la municipalidad.

Entonces, producto de un trabajo constante, hay una coordinación muy fina con todas las entidades para poder lograrlo.

Lo que tenemos acá —y podemos ir pasando rápido, son tres láminas nomás— de las licencias que ya todas ellas se han mencionado, sea por el director general de Aeronáutica, como por la señora Gabriela Lara. Acá, digamos, que son las licencias que le corresponden al LAP; hay otro número de licencias que también se están tramitando, los distintos usuarios del aeropuerto, sean operadores, sean locales comerciales, sean entidades del Estado, también se está coordinando con la Municipalidad del Callao, porque cada uno va a tener que tener una licencia de acuerdo al local y al giro de actividad que realicen, correcto.

Pero acá, digamos, la visión nuestra como concesionario, la visión que les queremos dar es que este sea un centro —el aeropuerto, el nuevo aeropuerto Jorge Chávez— que se convierta en un *hub* de servicios por excelencia en la región, posicionando al Callao como ese *hub* de servicios, proporcionando puestos de trabajo.

El aeropuerto, dentro de la variada oferta comercial, está principalmente apalancada en gastronomía, restaurantes, hay muchos restaurantes locales que van a ofrecer toda la gastronomía peruana a los distintos usuarios y turistas que van a llegar al aeropuerto. También hay gastronomía internacional, así como también artesanía, productos de alpaca, productos de plata, una

oferta económica, una oferta comercial, ¡perdón!, que quiere demostrar, que quiere mostrar a todo usuario que está dentro del aeropuerto y que se encuentra en el Perú, y que a través del paso por el aeropuerto, sea temporal o sea que esté llegando o saliendo, entienda lo que significa el Perú en términos de cultura, de colores, de sabores, de artesanía.

Estamos trabajando también con el Mali en piezas arquitectónicas, piezas escultóricas importantes, tanto en el aeropuerto como en esa vía de entrada, con escultores locales para poder mostrar de alguna manera condensada, pero bien estructurada, de todo lo que significa el Perú en toda su riqueza cultural.

Siguiente, por favor.

En cuanto a las pruebas, hemos aprovechado evidentemente este período adicional para continuar con las pruebas. El cronograma es aquel que ha presentado el señor director de aeronáutica civil. Estamos trabajando en ello, hemos continuado con las pruebas, no se han parado, hubo una, de acuerdo al cronograma, creo que el día 4 hubo otra prueba específica y se van a continuar evidentemente para ir integrando los distintos sistemas y servicios que tenemos ya instalados, y en operación dentro del aeropuerto.

El siguiente, por favor.

Es el mismo cronograma que ha presentado el señor director de Aeronáutica Civil, el mismo documento.

Lo siguiente.

Esta es la carta con la cual mandamos ese cronograma. Ayer efectivamente hemos tenido una reunión con toda la comunidad para poder explicar, recibir sugerencias.

Y este va a ser importante, el objetivo de las pruebas es justamente —y eso es lo que hemos venido repitiendo y las pruebas han comenzado hace casi cinco meses, me parece—detectar fallas, porque son sistemas que se están poniendo en operación en un momento determinado y las fallas que se detectan tienen que corregirse en la siguiente prueba o en la primera oportunidad posible para que cuando el aeropuerto entre en operación, entre en operación de manera integral y que el paso de los usuarios del aeropuerto, en términos generales, sea un uso adecuado, seguro y evidentemente que agregue valor a cada una de las personas o empresas que van a comercializar dentro del aeropuerto.

Eso, en resume, señora congresista, es lo que tengo que manifestar.

Estoy abierto a todas las preguntas que pudieran tener.

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

Tienen el uso de la palabra nuestros colegas congresistas que nos siguen por la plataforma si quisieran hacer alguna pregunta relacionada al tema de la exposición del señor Juan José Salmón Balestra.

La SECRETARIA TÉCNICA.— No tenemos a ningún señor congresista con la mano alzada, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Muy bien.

Yo solamente quisiera preguntarle, señor Salmón Balestra, gerente general de Airport Partners, si en todo su trabajo que está haciendo como concesionario y todo —la gran labor que hace por el desarrollo y por poner, como se dice, en la palestra nuestro aeropuerto Jorge Chávez— también está cumpliendo la cuota laboral de personas con discapacidad, que eso es muy importante según la ley 29973, que también podría ser integrada a nuestras personas con discapacidad de aquí, del Callao y de los anexos de nuestro querido aeropuerto.

Eso lo dejo ahí, que de repente se tome en cuenta también a esas personas, muchos de ellos están deseosos a veces de una oportunidad, muchos de ellos son profesionales, otros que quizás hasta ayudando a limpiar podrían ser útiles para esta integración, ya que tenemos muchísimas cosas y una ventana abierta al mundo podrían ser nuestros hermanos peruanos con discapacidad también, ojeados desde su perspectiva de usted.

Muchísimas gracias.

Seguimos con nuestra agenda.

EL GERENTE GENERAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS (LAP), señor Juan José Salmón Balestra.— Señora congresista, respecto al tema. Le diría que sí estamos cumpliendo la cuota también, así como la contratación de personal del Callao, formando a jóvenes para que puedan mejorar su nivel de empleabilidad, tratando de aglutinar a toda la comunidad aeroportuaria justamente para poder mejorar el entorno y básicamente mejorar las condiciones laborales de la gente del Callao.

Yo he trabajado en el Callao toda mi vida, o sea, antes de entrar a LAP, trabajaba también en el Callao, tengo un sentimiento muy especial por el Callao, me queda claro que lo que estamos haciendo es justamente posicionarlo como un *hub* de servicios por excelencia en la región, una ciudad aeropuerto que va a ser única, y todos tenemos que trabajar de la mano para poderlo

lograrlo. Es un trabajo arduo, no es sencillo, pero es un trabajo arduo y estoy seguro de que va a ser muy satisfactorio con lo que hemos traído para el día 30.

Y respecto a los pedidos de ir al terminal: Encantado, es cuestión simplemente de coordinarlos, ¡y más que bienvenidos! Hemos recibido a muchísimos de sus colegas y también a funcionarios públicos en todos estos años que ha durado la construcción.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor Salmón.

Yo creo que cuando el trabajo ya se ha articulado y con transparencia, creo que también vamos a tener la opción de estar con ustedes supervisando, fiscalizando en áreas de nuestra competencia, del rol político que tenemos.

Pero sabiendo que van a haber más de 193 000 puestos de trabajo y, siempre como una luchadora social en favor de mis personas con discapacidad y jóvenes en hogares exclusivos, sí me gustaría que pusiera su ojo, esos ojos humanos para estas personas con discapacidad, que quizás ni aquí en el mismo Congreso se cumple la cuota laboral para estas personas que también necesitan una oportunidad.

Muchas gracias, señor Salmón.

Seguimos nuestra agenda.

En tercer lugar, tenemos el informe de la señora Rosa Verónica Zambrano Copello, presidenta del Consejo Directivo de Ositrán, sobre lo solicitado mediante Oficio de invitación número 1311-2024-2025, fecha de 30 de enero de 2025, referido al Oficio 1234-2024-2025, remitido por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, con fecha 17 de enero del 2025, respecto a la postergación de la inauguración del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para el día 30 de marzo del 2025, por lo que se le solicita remita un informe documentado de las razones técnicas y legales contenidas en el contrato o en las adendas vinculadas a la demora en entrega de esta obra. Que, según se encuentra en el portal web del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y se ha conocido también en los medios de comunicación abiertos, cuenta con hasta ocho adendas teniendo más de diez años de retraso en ejecución.

Asimismo, las observaciones que el Ositrán realizó en su oportunidad, considerando que en su calidad de organismo supervisor identificara las posibles ineficiencias en el concedente o en el concesionario, en la planificación o en la ejecución de la obra afectada y de cumplir con los plazos contractuales y evitar futuras postergaciones, máxime cuando el

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez constituye un activo crítico nacional.

Al respecto, esta Presidencia debe indicar que, con fecha 30 de enero del 2025, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recibió por mesa de partes el Oficio 0104-2025-PD-OSITRÁN, remitido por la Presidencia de Ositrán, dando respuesta a lo solicitado, documentado, recibido con posterioridad a la invitación para la presente sesión, informando que, a la letra dice: *Con relación al primer requerimiento, corresponde manifestar que este organismo regulador aún no ha recibido notificación formal sobre las razones consideradas por las partes para la prórroga de la puesta en operación del nuevo terminal de pasajeros previsto para el próximo 30 de marzo del 2025.*

En ese sentido, se recomienda que este extremo de su solicitud sea puesto en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a fin de que, en su calidad de representante del concedente, remita la información que estime pertinente.

Posteriormente señala, en cuanto al segundo requerimiento: *Se adjunta al presente el Informe Conjunto 0026-2202-5-OSITRÁN, elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, Regulación y Estudios Económicos de la Asesoría Jurídica de Ositrán, el cual contiene información relativa a las obligaciones de la empresa concesionaria de Lima Airport Partners, en relación con la construcción del nuevo terminal de pasajeros, así como las observaciones realizadas por el organismo regulador a dicha infraestructura en ejecución de su función supervisora.*

En este informe conjunto, elaborado por las diversas gerencias y jefaturas del Ositrán, concluye señalando: *que el nuevo terminal de pasajeros constituye una mejora obligatoria que debe ser ejecutada por el concesionario, conforme a lo establecido en el numeral 5621* de la cláusula 5 del contrato de concesión modificada por la Adenda 7 en el marco del Proyecto de Ampliación del AIJC, considerando que a la fecha de elaboración del presente informe, estas gerencias no han sido formalmente notificadas respecto a las razones consideradas por las partes, para prorrogar la puesta en operación del nuevo terminal de pasajeros para el 30 de marzo del 2025.*

Se recomienda comunicar a la Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, que este extremo de su requerimiento sea puesto en conocimiento de la Dirección General de Programas y Proyectos del Ministerio de Transporte y Comunicación, para las acciones y fines correspondientes.

El proyecto del nuevo terminal de pasajeros se encuentra en su fase final, con un avance del 99%, y el 1% restante corresponde a actividades pendientes en diversas áreas, entre las que se incluyen pruebas integradas de funcionamiento en un entorno lo más similar posible a la operación real, así como a la obtención de las autorizaciones de los organismos competentes.

El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora, ha identificado observaciones puntuales relacionadas con la infraestructura y las instalaciones, tales como:

1. La reparación de fisuras y filtraciones en el paso inferior Santa Rosa.
2. Las filtraciones en los fosos de los ascensores y muros del sótano del edificio procesador.
3. Las dimensiones de postes e iluminación.
4. La instalación de redes en la alterface* de aislamiento, las cuales están siendo atendidas por el concesionario.

Sin embargo, esta comisión considera necesario tenga a bien sustentar su respuesta.

Bienvenida, señora Zambrano Copello, presidenta ejecutiva del Ositrán; ingeniero Francisco Jaramillo Tarazona, gerente de Supervisión y Fiscalización; doctor Danilo Campo Flores, de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión; señora Gloria Cadillo Ángeles, asesora de Presidencia, y a los demás funcionarios que los acompañan en este momento, a quienes agradecemos por su participación.

Les damos el uso de la palabra.

Bienvenida, señora presidenta del Ositrán.

-Inicio de proyección de diapositivas.

LA PRESIDENTA EJECUTIVA DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRÁN), señora Verónica Zambrano Copello.- Muchas gracias, señora presidenta.

Con su venia, voy a iniciar la exposición.

Siguiente, por favor.

Es el índice.

Bueno, sobre algunos temas que ya han sido tratados en esta sesión, voy a omitir ya indicarlos, que son los datos generales

del contrato, cuántas adendas tuvo, que también han sido materia de exposición.

Siguiente, por favor.

Este es el nuevo terminal **(10)** que nosotros venimos supervisando en la fase 1A. Va a tener ciento noventa y dos mil metros cuadrados aproximadamente, y nosotros hemos indicado en nuestro último reporte, que esto tiene un avance del 99.1% al 30 de enero del 2025. ¿Cómo llegamos a ese número o a ese porcentaje? A través de la inspección que hemos realizado el día 30 de enero del 2025. ¿Por qué el 30 de enero del 2025? Porque ese era el plazo contractual en el cual el terminal debería estar ya entregado, operando como dice el contrato.

Entonces, ese día nosotros aún no habíamos sido notificados de ninguna prórroga. Entonces, para nosotros ese era el día que debía haberse entregado ese terminal.

Así que hicimos una inspección no programada e, incluso, elaboramos una lista de lo que venían a ser todas las observaciones que íbamos a tener que tomar en consideración.

Elaboramos un acta, incluyendo lo que hemos denominado una lista de verificación, que fue conjuntamente con nuestro supervisor, Cesel- Ineco, elaborada a detalle.

Esta es una supervisión muy técnica; porque el trabajo que realiza Ositrán de supervisión de infraestructura es muy técnico. Nuestras observaciones siempre son técnicas. Entonces, ¿qué cosa es lo que nosotros determinamos en esta supervisión? Que existía un 99.1% de avance y un 0.9% restante en actividades pendientes. Que, básicamente, comprendían, fuera de los temas de arquitectura, que son básicamente acabados, lo que faltaban eran pruebas integrales de funcionamiento en un ambiente similar a lo que iba a ser la operación real del aeropuerto; la culminación de trabajos de acuerdo al detalle de la vista de verificación que luego vamos a comentar; y, subrayamos la importancia del sistema contra incendios, que no está completamente integrado, funcionando.

Esta es una foto del acta de inspección no programada, simplemente para visualizar qué cosa fue lo que se firmó. Siguiente, por favor.

Y lo que se identificó fue los avances en los diferentes espacios del terminal de la nueva obra. En accesos al aeropuerto, el avance 99.9%; en terminal de pasajeros, 98.10%; en sistema de terminal, 98.10% también; plataforma, 99.8%; aeródromo, 100%; servicios de apoyo, 98.20%; y, otros, 22%.

¿Cómo se llevan cada uno de estos puntos? A través de la revisión de la lista que contiene el acta. En esta lista, por ejemplo, en el concepto que es *acceso al aeropuerto*, del ítem 1.1 al 1.7, se comprende los accesos y vías internas del nuevo terminal. Esos accesos y vías internas son, obviamente, lo repito, solamente dentro del área de concesión; porque Ositran no supervisa nada fuera del área de la concesión.

Entonces, ahí teníamos identificado el sistema vial interno que originalmente tenía que haberse construido y que ya lo estaba; y, luego, se agregó este nuevo ingreso para poder conectar con los puentes, digamos, que se han puesto de manera... los puentes modulares.

Entonces, sí. Tenemos dos ingresos: El que siempre se iba a dar; y, luego, el nuevo que se ha construido para poder captar lo que es el ingreso que va a funcionar actualmente, hasta que se entregue la nueva obra del puente Santa Rosa, que según lo que dice el acta, es hasta enero del año 2029. Siguiente, por favor.

Luego, está el terminal de pasajeros. En el terminal de pasajeros, ¿cómo hemos evaluado? También, tenemos del ítem 2.1 al 2.8, una serie de componentes. Por ejemplo, los *counters* de venta de boletos; los *counters* de *check-in*; lo que es el VHS, que es el manejo de equipaje, el manejo de equipaje sobredimensionado; e, importante también, por ejemplo, la señalética. Estoy mencionando solo algunos ítems, manejo del equipaje sobredimensionado. Y importante también, por ejemplo, la señalética. Estoy mencionando solo algunos ítems, pero todos están ahí descritos en la parte superior.

Aquí se identificó que el porcentaje de avance era 98.10, que faltaban muchos retoques de lo que es la parte de arquitectura.

Siguiente, por favor.

Igual del ítem 2.9 al ítem 2.16, también. Ahí se ha comprendido el control de la TUA. Está el tema de migraciones, por ejemplo. El control de migraciones: Llegadas y salidas.

Y ahí quiero simplemente mencionar, que lo que nosotros hemos determinado es que el nuevo terminal, en lo que son, digamos, salidas, tiene 21 mostradores, a diferencia de los 15 mostradores que tiene el terminal actual; y tiene 9 *gates* igual que el terminal actual.

Y en lo que son llegadas, tiene 33 mostradores a diferencia de los 24 que tiene el terminal actual; y, 10 *e-gates* a diferencia de los 9 que tiene el terminal actual.

Eso solamente para mencionar datos numéricos, objetivos; porque hay mucha discusión sobre si es más o menos infraestructura o

equipamiento, y simplemente creo que los números hablan por sí solos.

Siguiente, por favor.

Luego está también, siguiendo con el terminal de pasajeros, el ítem 217 al 223. Bueno, los hemos separado haciendo exposición, pero el acta es algo continuo, donde ahí se puede identificar o hemos identificado lo que son áreas de reclamos de equipaje, coches, portaequipaje, sector de aduanas, cuartos de conexión, servicios médicos, etcétera; y, todo eso, tiene un avance que es 98.10% también. Siguiente, por favor.

Luego, ya entramos a los sistemas del terminal que comprenden una serie de componentes que tienen que ver con diferentes sistemas. El que más nos ha preocupado, a nosotros, es todo lo que tiene que ver con la seguridad; por ejemplo, la detección de alarma contra incendios, el DACI, que es el que hemos observado que todavía hay que terminar para que funcione adecuadamente.

Todos estos elementos de este punto tienen un avance del 98.10%.

Siguiente, por favor.

Igual, en sistemas de terminal, también tenemos el internet, la telefonía, el Public Announcement, o sea, la megafonía, los ascensores críticos disponibles, en fin.

Aquí tenemos algunas fotos de lo que se vio. Resalta el tema del tomógrafo, que ahora es de una mayor sensibilidad que los que tenemos actualmente en el terminal; y, permite que las personas no tengan que sacar, por ejemplo, su computadora para pasar, sino pasan de frente. Ahí 98.10% de avance. Siguiente, por favor.

En lo que es plataforma, que comprende: La señalización, el puente de embarque de pasajeros, el suministro de combustible, etc., hemos identificado un 99.8% de avance. Siguiente, por favor.

En plataforma, que comprende otra vez el DACI, la detección de alarmas, el LAN, el Internet, las plataformas, ahí hemos identificado 99.8% de avance también.

Siguiente, por favor.

En el aeródromo, que son, como ya comentaron, las calles de rodaje, que son 21, y las calles de acceso, que son 6, sí hemos identificado el 100% de avance. Entonces, esta parte, digamos, del aeródromo, sí está completo en toda la infraestructura y equipamiento.

Siguiente, por favor.

En servicios de apoyo, que son: La planta de combustible, la estación de policía, la planta de tratamiento de aguas residuales, etcétera, están al 98.2%.

Igual, continúa la lista con otros ítems en casos de servicios de apoyo. Bueno, esto está repetido, creo. Siguiendo, por favor.

En lo que son licencias de autorizaciones, allí es donde viene un poco el tema. Porque en el sitio de autorizaciones, lo que tenemos es que LAP nos reportó a nosotros, con el acta de la que nos notifican de la prórroga, una lista de las licencias de autorizaciones que LAP tenía obtenidas y las que tenía pendientes.

Entonces, esta información fue alcanzada a Ositran mediante Oficio 434-2005 MTC, del 30 de enero del 2025 y puesta en conocimiento al día siguiente, el 31 de enero del 2025. Siguiendo, por favor.

Sí, perdón. Lo que pasa es que esta parte es importante. Porque, justamente, -siguiendo lámina, por favor-, de las licencias obtenidas, a nosotros nos han reportado, de esa no tenemos ningún inconveniente.

Siguiendo.

De las licencias que están no obtenidas son las que originan la prórroga, exactamente. La prórroga, por la cual nosotros hemos sido notificados, indicándonos que el ministerio de Transportes, ha evaluado que se aplica la cláusula 5.3 de la adenda número 7. ¿Y por qué es importante? Porque esa es la que gatilla la posibilidad de extender, que las partes extiendan la entrega del 30 de enero al 30 de marzo, sin tener que hacer una adenda, sino simplemente a través de esta acta.

Entonces, nosotros no supervisamos a las organizaciones, a las entidades de Estado que están ahí, sino simplemente LAP. Y si nos dice el MTC que LAP ha cumplido con presentar y no ha obtenido las licencias, entonces, nosotros entendemos que esta acta está dentro del esquema contractual. Entonces, por eso era importante, porque esto es lo que gatilla al 30 de enero.

Siguiendo, por favor. Siguiendo.

Bueno, ah, simplemente para repasar. ¿Cuáles son las licencias que faltan? -Si retrocedamos rapidito nomás, ¿no?- Las licencias que faltan cuando nos han notificado, porque acá eran 13, pero hemos visto en el cuadrado y sabemos que ahora solo son 9, o sea que algunas ya se obtuvieron, eran básicamente de la Municipalidad del Callao, el certificado de inspección técnica de seguridad, el certificado de numeración y licencia de funcionamiento ITSE para los locatarios, que son los locales que

van a estar ahí. De Indeci, la licencia de funcionamiento; del Minem, el permiso de autogeneración para instalación de grupos electrógenos; de Digesa, la autorización sanitaria para el sistema de tratamiento de agua de consumo humano; luego, la licencia de uso de agua subterránea de Cañete, Fortaleza.

Siguiente por favor.

Igual, dos autorizaciones de Osinergmin; la autorización de IPEN para el tema de radios X que se va a usar; de la DGAC, la autorización de funcionamiento de aeródromos privados; la actualización de certificados de operación de servicios aeroportuarios también de la DGAC; y, registro de uso doméstico de Sedapal, que creo que ya fue notificado también. O sea, digamos, que esa es la lista que al 30 no habían obtenido los permisos y que es la que origina que se tenga que dar la prórroga.

Siguiente, por favor.

Bueno, luego nosotros hemos venido supervisando el proyecto ORAT, que ya también se explicó de qué trata y en cuál es el grado de avance, que viene en realidad estando a cargo del equipo de Fraport y que está realmente funcionando desde inicios del año 2024.

Siguiente, por favor.

En lo que es la cobertura de señal móvil en el nuevo terminal, Ositran detectó, que, si bien es un tema que no es supervisable por Ositran, sí es un tema que va a generar inconvenientes en los usuarios finales, si es que al momento que entra en operación este nuevo terminal, no cuentan con señal de telefonía móvil. Entonces, se hizo una inspección, ayudados con Osiptel, el regulador de las telecomunicaciones, e identificamos, efectivamente, que, en interiores, solo Movistar y Entel presentan niveles adecuados de cobertura. Claro y Bitel no permitía brindar un adecuado servicio móvil. En los exteriores, Entel presenta niveles adecuados y los niveles medidos para Movistar, Claro y Bitel son inferiores a lo esperado. Simplemente esa es la constatación que se ha realizado.

Siguiente.

Aquí, tenemos que indicar que no existe una obligación específica en el contrato de concesión, para la cual nosotros podamos exigir al concesionario que esto, digamos, funcione con determinadas características.

Pero sí reconocemos que existen una serie de servicios que se vienen brindando a través de la telefonía móvil, como es el servicio de información del vuelo, el servicio de facturación, la presentación de reclamos y denuncias, etcétera. Por tanto,

consideramos que es un servicio importante para todos los usuarios.

Ahora, LAP ha construido la infraestructura requerida para la presentación de servicios. Ha permitido la adjudicación de una empresa ATP para la colocación de antenas indoor. Y bueno, eso está ahorita llegando a una serie de acuerdos con las empresas operadoras. Hay un avance del 70%. Y en el caso de Outdoor, Entel ha instalado una antena en la playa de estacionamiento. Telefónica también entendemos que está instalando una. Y Claro y Bitel, aún entendemos que está esto en camino. Pero sí es una preocupación que tenemos. Porque al final de estos trabajos, si entra en operación un terminal tan moderno pero los usuarios no cuentan con servicio de telefonía, va a ser bastante, sí, complicado y cuestionable si realmente estamos en un aeropuerto de última generación, pues, ¿no?

Y luego, siguiente, por favor.

También tenemos el estado de implementación de las áreas aerolíneas que lo venimos observando. ¿Qué sucede? No solamente es un trabajo de LAP, sino que hay un trabajo de todas las aerolíneas que tienen ya que presentar expedientes e instalar sus oficinas para que esto pueda funcionar el 30 de marzo. Ahí tenemos unos porcentajes de avance en el estado de expedientes técnicos de las líneas aéreas por oficina, tenemos 56%, conformes; 22%, observados; y, 22% no han presentado.

En lo que son el estado de oficinas para líneas aéreas, 56% entregadas; 10%, entregadas programadas; y, 34%, no entregadas.

Luego, está el estado de almacenes para líneas aéreas, 78% entregados; 22%, no entregadas.

Y el avance en la implementación de áreas para operadores de servicio de rampa, Saasa, 86%; Talma, 47; y, Menzies no, porque entendemos que está vendiendo a Talma su participación.

Pero como fuera, estos son actores importantes dentro del terminal portuario que si no están al 100% también va a ser complicado que esto se inaugure el 30 de marzo.

Siguiente, por favor.

Bueno, nosotros hemos enviado una serie de comunicaciones, tanto a las líneas aéreas, desde la gerencia de supervisión, como la gerencia de usuarios, y nos hemos preocupado de trasladar esta problemática a quienes están en sus manos resolverla.

Siguiente, por favor.

Bueno, como conclusiones: Debemos indicar que conforme la lista de verificación del proyecto para la apertura del aeropuerto, la fecha de corte ha sido el 30 de enero. Nosotros hemos hecho esta verificación reportando el avance de 99.1, obras o actividades pendientes al 0.9. Como ya indicamos, básicamente son reparaciones finales, ajustes estéticos, trabajos de aseo y señalización, que es muy importante para las pruebas integrales de funcionamiento en un ambiente similar a la operación real; y, la **(11)** obtención de algunos permisos de autorizaciones que ya hemos indicado faltan.

Considerando que esta construcción ha sido *fast-track*, efectivamente hemos venido trabajando y haciendo pruebas, porque se superponían las actividades de las pruebas a la construcción, pero la idea es que ya se llegue a un escenario final.

Esto ha arrojado que tengamos 58 mil documentos por revisar entre planos, memorias y especificaciones técnicas, porque el modelo se va construyendo y luego recién se documenta.

Entonces, por parte de Ositrán se encuentra pendiente el reconocimiento de la inversión que se viene realizando.

Nosotros hemos advertido la falta de cobertura móvil, que acabamos de comentar.

Hemos llevado a cabo pruebas de monitoreo con esas señales, y también identificamos que aún se encuentran en implementación las áreas para mantenimiento para las operadoras de servicio de rampa, así como para algunas compañías de doble línea que no han cumplido los requisitos.

Y, como indicamos, es importante que los cumplan y que estén ahí el 30 de marzo listas, porque sin la ayuda de ellas tampoco vamos a poder tener el terminal funcionando.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, doctora Verónica Zambrano Copello, presidenta ejecutiva de Ositrán.

Si alguno de los congresistas en plataforma quisiera hacer alguna pregunta, tiene el uso de la palabra.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Ninguno de los señores congresistas presentes ha levantado la mano, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, señora secretaria.

Quisiera hacer una pregunta a la doctora Zambrano Copello.

Entiendo que no se enteraron, como Ositrán, de la postergación de enero a marzo.

Como ente regulador, ¿no pudieron advertir ello o es que se pretendía iniciar y culminar en el camino los hitos faltantes?

La señora PRESIDENTA EJECUTIVA DEL OSITRÁN, doctora Verónica Zambrano Copello.— Nosotros somos un organismo supervisor.

Los únicos responsables del cumplimiento de los hitos son los señores concesionarios.

Nosotros lo que hacemos es supervisar permanentemente e ir dando el reporte de los avances, que eso es permanente, porque tenemos un campamento ahí dentro, en el mismo aeropuerto.

El 30 hicimos un corte, pero ya de días antes habíamos anunciado que estaban al 90. Con el corte del 30 fue 90.1%.

Y nosotros vamos permanentemente dando cuenta de los avances, vamos a seguir dando cuenta de los avances todos estos días, y esa es la forma más clara de advertir si estamos listos o no estamos listos.

Ahora, nosotros somos supervisores, pero no podemos decirles: "Ya tienen que tener esto listo o esto", porque esa es responsabilidad de ellos.

Lo que debería suceder es que al 30 estemos todos listos. Pero si no fuera así, lo que va a suceder es que Ositrán va a alertar que falta esto o aquello, y ya será la responsabilidad de ellos dar inicio o no.

Entiendo, por la posición que tiene el ministerio, que si no está todo terminado no se va a dar inicio. Y si hay incumplimiento de LAP, eso generaría sanciones o penalidades.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, doctora Verónica Zambrano Copello.

¿Ningún congresista más?

Bueno, seguimos con nuestra agenda.

En cuarto lugar, corresponde al informe del señor Rafael López Aliaga, alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima, sobre los temas que le fueron solicitados mediante oficio de invitación, número 1312/2024-2025, de fecha 30 de enero del 2025.

La problemática asociada a la postulación de la inauguración del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en el ámbito de su competencia.

Las coordinaciones realizadas con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y otra entidad.

Sin embargo, hemos recibido el Oficio 0057/2025, Municipalidad Metropolitana de Lima, documento a través del cual comunica su inasistencia debido a compromisos agendados con antelación y expresando las disculpas del caso.

A la fecha, no hemos recibido ninguna justificación sobre su participación en la presente sesión.

Muchísimas gracias.

No llego.

En quinto lugar, tenemos el informe del señor Pedro Carmelo Spadaro Philipps, alcalde provincial del Callao, sobre los temas que le fueron solicitados mediante oficio de invitación, número 1313/2024-2025, fecha 30 de enero de 2025.

La problemática asociada a la postergación de la inauguración del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en el ámbito de su competencia.

Las coordinaciones realizadas son solicitadas con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones u otra entidad estatal.

Estimados colegas, contamos con la presencia de funcionarios de la Municipalidad Provincial del Callao.

Bienvenidos, ingeniero Carlos Arana Vivar, gerente de Desarrollo Urbano; regidor Luis Antonio Orihuela Carpio, y demás funcionarios que los acompañan, a quienes agradecemos por su participación y les damos la bienvenida.

¿Creo que la presidenta de Ositrán tiene otra reunión? Sí.

Hacemos un pequeño receso para despedir a nuestra funcionaria, que tiene una agenda recargada.

Muchas gracias, presidenta, por su...

-Se suspende la sesión.

-Se reanuda la sesión.

La señora PRESIDENTA.— Reanudamos nuestra sesión.

Tiene usted el uso de la palabra Ingeniero Carlos Arana Vivar, gerente de Desarrollo Urbano de la Municipalidad Provincial del Callao.

EL REGIDOR DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO, señor Luis Antonio Orihuela Carpio.— Presidenta, quien habla es el regidor Luis Orihuela.

Vengo en representación de nuestro alcalde Pedro Spadaro.

Creo que las intervenciones tanto de nuestro ministro de Transportes como del gerente de LAP, el señor Salomón, han sido justamente sobre todas las coordinaciones que se han hecho con la Municipalidad.

En estos dos años de gestión, justamente se han logrado cosas muy importantes para El Callao.

En primer lugar, en los dos puentes que se han hablado respecto a la congestión que se va a generar en la avenida Argentina y en la avenida Venezuela, porque no solamente por el tema de LAP, sino que hace medio año ya se inauguró el muelle bicentenario.

Este muelle bicentenario en este momento ya recibe tres barcos de 18 mil toneladas, los cuales permiten un mayor tráfico de carga pesada.

Asimismo, a través de Transportes, también del Ministerio, hemos logrado el financiamiento para poder rehabilitar la vía auxiliar, porque hay algo que siempre es bueno conocer y a veces siempre se tiene en cuenta qué pasa en el Callao.

En el Callao, la avenida Faucett, desde el río Rímac hacia Gambetta, es una vía nacional.

La avenida Gambetta es una vía nacional, y la avenida Morales Duárez también es una vía nacional.

Pero lo que corresponde al Callao es desde Faucett, es decir, desde el río Rímac hasta la avenida Venezuela.

Esa parte es lo que corresponde como Municipio Provincial.

Y logramos en coordinaciones con el ministro que esa vía fuera rehabilitada, por ejemplo, y hoy día, desde Venezuela hasta el río Rímac es una vía totalmente repavimentada.

De igual forma, la avenida Morales Duárez, en la parte que corresponde a la parte auxiliar.

Lo que se ha dicho, tanto en el Ministerio de Transportes como en el LAP, es que todas las coordinaciones de lo que corresponde al tráfico se han hecho y estamos en esa forma teniendo la coordinación.

Justamente nos han indicado que hay dos permisos pendientes que, bueno, esos los estamos superando, pero es parte de lo que se ha tenido como continuación.

Señora presidenta, termino acá, y quisiera que nuestro funcionario, el ingeniero Arana, pudiera continuar con una pequeña exposición, que es solamente puntual.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, señor regidor.

Tiene el uso de la palabra el gerente.

EL GERENTE DE DESARROLLO URBANO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO, Carlos Arana Vivar.— Señora presidenta, muy buenos días.

A través suyo, saludar a los congresistas presentes.

Hemos traído una pequeña exposición, que la voy a mostrar rápidamente, porque ya se ha dicho casi todo.

Es importante subrayar que, en el caso del aeropuerto de Lima, hay una permanente coordinación entre todas las entidades públicas. Y eso ha ayudado, más allá de lo que se presenta hacia afuera, a lograr realmente que este megaproyecto sea una realidad.

No ocurre con otras cosas más, con otros proyectos más, y es importante que el Congreso de la República haga, como usted está haciendo el día de hoy, reunirse con todos.

Hemos aprendido con el aeropuerto Jorge Chávez, hemos aprendido, porque cada 15 días nos reunimos todos los sectores. No solo los sectores nacionales, sino también las municipalidades que participan de estos procesos.

Y hemos logrado entendernos y avanzar, más allá inclusive de nuestras propias funciones.

Esto es lo que hemos logrado, señora presidenta de la Comisión de Transportes, en estos dos años.

Hemos logrado, con la gestión del actual ministro de Transportes, que nos entienda la necesidad de darle al Callao y al aeropuerto porque es una posibilidad de vialidad.

Se piensa solamente que el ingreso al aeropuerto es por la avenida Morales Duárez; no es verdad.

O sea, el Callao está siendo afectado no solamente por el aeropuerto, que es una necesidad del país, sino también por la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima, por el ramal 4 del Metro de Lima, por la creación de las ampliaciones de los aeropuertos, que han hecho que el Callao sea inviable socialmente.

Entonces, veníamos hablando con los ministros anteriores, tanto de Vivienda como de Transportes y del MEF, de la necesidad de generar que las vías más importantes del Callao, que están en la periferia, sean hechas nuevamente.

Son vías que tienen más de 70 años de existencia, como la avenida Tomás Valle, cuya obra comenzaba la semana pasada. La avenida Perú, que está totalmente destruida.

Usted puede ir por la avenida Perú, es intransitable.

Hemos logrado el financiamiento de la avenida Haya de la Torre, que es fundamental, por lo que acaba de decir ahorita Ositrán, que la avenida Santa Rosa que el MTC está haciendo, que era el acceso único al aeropuerto, va a terminar en 2029.

Pero la construcción va a cerrar el acceso a Morales Duárez.

¿Y qué va a pasar? ¿Por dónde sale la gente? ¿Por dónde llega la gente que viene del sur hacia el aeropuerto? Por la avenida Haya de la Torre.

Ya la tenemos financiada, y vamos a iniciarla el próximo mes a más tardar.

Igual que la avenida El Olivar y la avenida Pacasmayo, que están en ejecución.

Todas esas vías, más lo que ha dicho muy bien el congresista Orihuela, que es el arreglo de la avenida Faucett y la avenida Morales Duárez.

El regidor ya quiere ser congresista también.

Hemos logrado que estas dos obras estén terminadas, estas dos últimas.

Sin embargo, todas las demás están en ejecución, porque el financiamiento recién ha salido.

Lo hemos pedido hace dos años, pero recién con el ministro actual de Transportes hemos logrado, con su empuje y con las reuniones que tenemos.

Que todo el mundo se dé cuenta de que, si esto no funciona, no vamos a poder retirar a la gente de la avenida Faucett.

Hoy día, la avenida Faucett tiene dos nuevos cerramientos, producto del cerramiento de la avenida Tomás Valle, donde están haciendo Morales Duárez y Tomás Valle, que están casi a 400 metros. Van a cerrar la avenida Faucett. Va a generarse otro cuello de botella.

Entonces, ¿qué hemos logrado? Este financiamiento. Lastimosamente, tardío. Sí. Pero estamos en ejecución.

Y la que sí van a darse cuenta ustedes, el cronograma de ejecución de obras que nos va a permitir que las más lejanas estén terminadas en septiembre de este año.

O sea, si ocurre algo con la avenida Morales Duárez, tendremos ahí la torre funcionando; tenemos la posibilidad, terminando Pacasmayo, terminando la avenida Perú, de sacar a la gente de la avenida Faucett, que es nuestro problema, y llevarnos por la avenida Perú en paralelo y llevarlos más allá.

Podemos sacarlos por Quilca, como dice usted, por Quilca hacia El Olivar, hacia el aeropuerto o llevarlos más allá, hacia Lima.

Esto está en ejecución, señora presidenta, y gracias al esfuerzo, como digo, de este tipo de reuniones en las que todos nos hemos cuenta de la necesidad de qué hay que hacer para que esto funcione.

Adicionalmente, ese es el cronograma.

El congresista Acuña preguntaba: "¿Y las curvas?".

Entonces, acá hay una de las curvas más importantes.

Y este tramo pendiente, ahí dice: "Pendiente" es porque el terreno que usted ve en negrito, esa franjita chiquita, le corresponde al Gobierno Regional del Callao.

Les hemos pedido autorización a ellos para que nos permitan asfaltar ese tramo y unir nuestra avenida Morales Duárez auxiliar con la avenida principal de Morales Duárez que ingresa al aeropuerto.

Sin embargo, como acá está LAP, están los amigos, Juan José, nosotros vamos a hacer de todas maneras la avenida Lima, el pedacito chiquito, porque si no funciona todavía ese tramo que el GORE no nos autoriza, vamos a permitir que inmediatamente, en lo que queda de acá a 15 días, Lima, que es un ingreso muy agresivo, porque es casi perpendicular, se haga igual.

Ese es nuestro compromiso.

Quisiéramos de una vez, bajo su intermedio, que de repente nos pueda ayudar con el GORE Callao, para que nos dé de una vez esta autorización y poder permitir que fluya el tráfico hacia la avenida Morales Duárez.

Estos son los puentes de los que nos ha hablado el ministro ya. Son los puentes sobre la Avenida Morales Duárez.

Se van a ampliar dos ejes a cada lado, tanto de subida como de bajada de la Morales Duárez.

Nosotros hemos autorizado inmediatamente para que el MTC pueda ampliar sus vías, perdiendo nosotros parte de nuestra vía auxiliar, pero fundamentalmente...

Porque acá no es un tema si es Callao, si es MTC, es el país el que está en juego, y eso lo entendemos e inmediatamente hemos dado la autorización.

Hemos ampliado, como usted ve, toda la iluminación de la avenida Morales Duárez; tiene luces LED pagadas por la Municipalidad Provincial del Callao para garantizar algo más de seguridad.

O sea, hemos sacado las luminarias antiguas para poner luminarias de mejor calidad, y en coordinación con PLUS.

Ya están dos casetas de seguridad. Uno justamente frente al ingreso del aeropuerto, y el otro en la avenida Faucett con Morales Duárez, **(12)** que nos va a permitir manejar un número importante de cámaras de seguridad y poder darle, en coordinación al [...] y a la Policía Nacional, en el acto, vía Internet, toda la información del detalle de cómo se está moviendo el tema de la inseguridad.

La que sigue.

Ahí puede ver usted las cámaras que estamos colocando en el Callao se están colocando hoy día, señora presidenta, 700 cámaras de seguridad ciudadana. Estamos construyendo y entregando, a la fecha, 6C2 de seguridad, que nos permiten ver en cada una de ellas 150 cámaras y que puedan distribuir a cada una de estas casetas más pequeñas su realidad actual. Entonces, tenemos frente al aeropuerto ya una caseta entregada y una en la avenida Faucett con Morales Duárez, y una cantidad de 32 cámaras de seguridad que ayudarán al trabajo de la [...] y a la Policía Nacional en lo que corresponde a seguridad.

Son cámaras de tecnología de última tecnología con inteligencia artificial, que nos permiten hacer seguimiento de rostros y seguimiento de placas de vehículos.

La que sigue.

Este es un trabajo que nadie creía que se podía hacer. Señora presidenta, esto es en la línea del aeropuerto. Había unos asentamientos humanos con botaderos de basura. Entonces, con la policía y con todos los actores, hemos ido, hemos limpiado una parte importante, hemos logrado sacar la basura de ahí en toneladas y esperamos que podamos continuar con el manejo de esa

zona, que está justo al lado donde se desarrolla el aeropuerto Jorge Chávez.

La que sigue.

Usted, en una de las preguntas que hizo al ministro, dijo algo importante, y también lo ha dicho Ositrán y lo ha dicho el Ministerio de Transporte. Cuando ocurran los cerramientos de Morales Duárez, que va a ser muy pronto, la gente va a meterse en los carros por todas las vías internas, entre lo que va de la Avenida Argentina hasta Morales Duárez, y entre Faucet y Gambetta. Y ahí están asentamientos humanos muy grandes del Callao, de mucho tiempo, en los que no se les ha hecho mantenimiento de vías.

Entonces, le hemos pedido al Ministerio de Transporte, señora presidenta, el financiamiento de casi cinco millones de soles para que todas las vías internas de esta cuadrícula puedan ser nuevas y puedan ser diseñadas de tal forma que puedan sostener una mayor carga, que es una realidad concreta que va a ocurrir muy pronto.

El ministro nos ha ofrecido, en el crédito suplementario, presentarlo, y espero, a través suyo, contar con el apoyo de los congresistas en el momento de la votación.

La que sigue.

Este es un tema también importante, no de la magnitud de lo que estamos hablando acá, pero sí es fundamental para la entrada al país.

Todas las casas del frente, la teoría es pintarlas, con un pack de colores llamativos al país. Hoy día, las casas están casi totalmente deterioradas; realmente es una presentación muy mala para el país. En la reunión que tuvimos anteriormente con la ministra de Mincetur, ella ha acordado convocar una reunión para que tanto el Ministerio de Trabajo o el Ministerio de Desarrollo Social puedan traer un programa social que permita pintar todo el frente y hacer alguna cosa para el país de mejor ingreso. O sea, el aeropuerto no está en Miraflores, está en una zona muy humilde del Callao, muy agresiva del Callao; hay que cambiar la cara de una u otra forma. Hemos hecho bastante, seguimos trabajando. Cada 15 días, no sabe usted, la reunión que tenemos de largo, a veces estamos todos unidos en un solo criterio. Y ahora, con usted, qué mejor alegría para el Callao de que el Congreso también lo esté mirando, porque vamos a recurrir seguramente a ustedes para estas soluciones pequeñas, pero que terminan siendo muy importantes para el país y para el LAP, y para el aeropuerto Jorge Chávez.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchísimas gracias, representantes de la Municipalidad del Callao, al señor regidor Luis Antonio Orihuela Carpio y a Carlos Arana Vivar.

Hay algo que ha dicho muy cierto: cuando los peruanos se juntan, hacen grandes cosas, pero eso se llama trabajo articulado y consensuado. Y cuando las autoridades se divorcian, pues cada uno hace sus competencias, pero cuando se juntan, se consigue esto. Y de cada mesa de trabajo, de cada taller o de cada reunión, siempre sale algo para fortalecerlos.

Y desde nuestra comisión, con nuestros asesores, tenga la plena seguridad de que todos los congresistas que estamos aquí vamos a apoyar, porque las obras emblemáticas son obras de desarrollo, no solamente para el Callao, sino que, recordemos que es la ventana del mundo, nuestro aeropuerto, y que todos unidos vamos a ser fuerza común. Cuenten con esta humilde servidora y con esta importante comisión para todo lo que ustedes quieran. Manden sus documentos que estarán en nuestras competencias. El seguimiento y las coordinaciones, al menos, tenemos un alto fluido de diálogo con nuestro ministro y con todos los funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

El señor .— Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias.

Como sexto, tenemos el informe del señor César Enrique Aguilar Surichaqui, contralor general de la República, sobre las observaciones encontradas en la postergación de la inauguración del nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez, el mismo que fuera solicitado mediante el oficio de invitación 1316-2024-2025, Congreso de la República, de fecha 28 de enero de 2025.

Estimados colegas, contamos con la presencia de funcionarios de la Contraloría General de la República: señor Marco Argandoña Dueñas, vicecontralor de Control Sectorial y Territorial; Tito Medina Sánchez, sugerente de Control del Sector de Transportes.

Bienvenidos, señores de la Contraloría, y tienen el uso de la palabra. Gracias por estar presentes.

Gracias, Tito, por siempre acompañarnos.

Tiene usted el uso de la palabra.

EL VICECONTRALOR DE CONTROL SECTORIAL Y TERRITORIAL DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, Marco Antonio Argandoña Dueñas.— Buenas tardes, señora congresista Marlene Portero López, presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones. Señores congresistas integrantes, señores funcionarios y autoridades, todos. Reciban el cordial saludo del

señor Contralor César Aguilar Surichaqui, quien nos ha encomendado participar en esta sesión extraordinaria con el tema vinculado a las observaciones que se han encontrado en la postergación de la inauguración del nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Rápidamente, mi presentación, dado que ya se ha abordado el tema.

Siguiente, por favor.

Vamos a referirnos, en principio, a qué servicios de control hemos hecho. De acuerdo a nuestro mandato constitucional, nosotros supervisamos la ejecución de la legalidad del presupuesto, el endeudamiento y los actos de las instituciones. Entonces, en esa línea, de acuerdo a nuestra Ley Orgánica, nosotros venimos ejecutando acciones de control desde el año 2019, pero estamos enfatizando a partir de 2024, mediante un plan de control concurrente, intervenciones de control simultáneo con la finalidad de alertar a algunas situaciones adversas que puedan afectar el cumplimiento de los objetivos de este plan.

Nosotros somos conscientes de la importancia de este megaproyecto y, en esa línea, hemos alcanzado a las distintas instancias nuestros informes, que también están colgados en la página web, pero los podemos hacer llegar con mucho gusto a la comisión, en la cual da cuenta que se han hecho 13 servicios de control y se han identificado 10 situaciones adversas. Refiriéndome al año 2024; básicamente, hay situaciones adversas de las cuales, de las cinco identificadas, tres corregidas, una no corregida y una desestimada.

Luego, para el tema de postergación, el economista Iván Cieza va a hacer un pequeño resumen de cuál es la situación del acompañamiento que estamos llevando a este proceso y, de esa forma, también luego con el ingeniero [...?], abordar el tema de los accesos, el tema del componente del puente Santa Rosa.

EL SUBGERENTE DE CONTROL DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS Y OBRAS POR IMPUESTOS DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, Iván Efraín Cieza Yaipén.— Señora congresista, ¿cómo están? Buenas tardes, funcionarios. Buenas tardes, y los congresistas, a través de su intermedio, por favor, buenas tardes.

Bueno, efectivamente, Contraloría, desde el 2019, viene acompañando este proyecto. Desde el 2019 hasta el 2024, hemos realizado trece servicios de control. El año pasado, hicimos seis servicios de control concurrente al aeropuerto, no solamente al nuevo terminal, sino también hemos hecho control concurrente al tema de la pista de aterrizaje, al tema de la nueva torre de control. Hemos visto las pólizas de seguro de este contrato de concesión, las áreas entregadas a las

instituciones públicas, y el último hito que hicimos en el mes de diciembre fueron las vías de acceso internas. Fuimos a una visita, comprobamos que tenía un buen avance, del 91%, me parece. Faltaba tema de señalización y otros temas más, pero vimos un buen avance.

Para este año, el 15 de enero, tomamos conocimiento del tema de la postergación de la puesta en operación del nuevo terminal. Como Contraloría, activamos nuestros mecanismos de recopilación de información. Hemos recopilado información de Osinergmin, de la Municipalidad Provincial del Callao, del mismo MTC, de Ositrán. Hemos solicitado diversa documentación, la última relacionada con el sustento de estos temas de la postergación, la cual se encuentra en evaluación, y un requerimiento de información, hoy día es su vencimiento. Entiendo que el MTC nos va a remitir la información y, sobre eso, nosotros vamos a plantear alguna acción de control que, al final, el señor vicecontralor va a explicar un poco más. Tema aparte, hemos visto también, de la información recabada, que...

Siguiente, por favor.

De la información recabada, nos han informado Osinergmin que hay trámites todavía pendientes por aprobar. En todo caso, entiendo que dentro de este plazo que ellos mencionan, van a lograr las autorizaciones correspondientes. La Municipalidad Provincial del Callao también nos informó de que, de los 71 expedientes presentados, se encuentran pendientes por aprobar cinco expedientes. Esa información es al 30 de enero de 2025 y la DGAC, tengo entendido que, ya luego confirmado todo esto, va a otorgar el certificado de aeródromo de operación.

Adelante, por favor, siguiente.

Sobre las pruebas que faltan por hacer, Ositrán lo ha explicado muy bien.

Adelante, por favor. Siguiente, por favor.

Hay un tema que sí nos preocupa y nos da, hemos recibido una buena noticia: que ya se va a iniciar la construcción del puente Santa Rosa. Exacto, Contraloría, desde el 2019, ha estado acompañando estos temas. Primero como obra pública, después como obra por impuestos y ahora, a través de la Gerencia de Megaproyectos, como un contrato gobierno-gobierno. La fecha que tenemos entendido que está en el acta de acuerdo es el 2029. Esperamos que, y hay un cronograma que mencionan, lo va a hacer antes. Como país, esperamos que así sea.

Adelante, por favor. Siguiente, por favor.

Bueno, paso, doy el pase a Tito para que explique las vías de acceso externas del aeropuerto.

Muchas gracias.

EL SUBGERENTE DE CONTROL DEL SECTOR DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, Tito Valdemar Medina Sánchez.— Buenos días, señora congresista Marlene Portero, qué gusto saludarla nuevamente. Por su intermedio, saludo a todos los congresistas que se encuentran conectados virtualmente y también a todos los funcionarios presentes.

Bueno, como lo comentaba el señor vicecontralor y también el señor Iván, nosotros nos encontramos acreditados en todas las entidades que están involucradas en el aeropuerto, tanto Ministerio de Transportes, Corpac, Provias Nacional, ATU, a fin de tener un control integral, no solamente de lo que implica la construcción del nuevo aeropuerto, sino también de las vías de acceso. En las vías de acceso nosotros tenemos la instalación de dos puentes modulares provisionales, de los cuales ya están culminados y está en la liquidación. También tenemos lo que es el servicio de conservación de Morales Duárez, la instalación de puentes modulares provisionales, dos nuevos, la implementación de los equipos de navegación de la Corpac y lo que es el servicio expreso que va a ver el ATU.

Respecto a cada uno de ellos, sobre la instalación de los puentes modulares, que ya han concluido y se encuentran en proceso de liquidación, se ha hecho diversos sitios de control y ya estamos próximos a emitir el informe final de control concurrente. Nosotros hemos advertido ahí ciertas situaciones, las cuales han servido a la entidad para poder mejorar el proceso de entrega, sobre todo a tiempo. Hay algunas peculiaridades que todavía se encuentran pendientes de levantar. Probablemente ya están en camino, como la recepción del servicio, con ciertas deficiencias en la situación de que podría afectar la calidad. Sin embargo, esto ya podremos revelarlo en el último informe que se tenga.

Siguiente diapositiva, por favor, no, la anterior. **(13)**

No, se está adelantando.

¿Puede retroceder, por favor?

Por favor, ¿podría ir a la diapositiva número 21?

Ya. Además, nosotros nos encontramos actualmente también realizando un servicio de control simultáneo al servicio de conservación periódica de la avenida Morales de Duárez. Es aquella que tiene 90 días de ejecución.

Justo el día de ayer se ha emitido el primer informe de control donde, entre las principales situaciones adversas, hemos encontrado que hay ciertos retrasos.

Bueno, a la fecha hay ciertos retrasos, pero todavía, como nos encontramos en plazo, esperamos que la entidad pueda levantar esta situación adversa y poder cumplir con el plazo/tiempo.

Además, con las señalizaciones establecidas de la ruta, se estaba hablando también; se escuchó a algunos intervinientes que hay problemas en las curvas, en todas las señalizaciones. Entonces, justamente este servicio de conservación, también hemos identificado que hay algunas señalizaciones que se deben de mejorar. Y además de la granulometría de material adecuado.

Nosotros estamos seguros de que la entidad podrá adoptar las acciones que correspondan.

Siguiente, por favor.

Respecto a la instalación de los puentes modulares provisionales, en realidad ya consta de... Primero tiene que tener un plan y luego la ejecución.

Sin embargo, este plan todavía está en observación y hay una etapa en que están haciendo la subsanación de las observaciones del plan.

Como Contraloría, esperamos que esta subsanación se realice pronto, a fin de que se puedan ejecutar estos dos puentes modulares provisionales.

Siguiente, por favor.

Respecto a la implementación del equipo de sistemas de renovación de Corpac, ya también desde el año 2022 hemos advertido que hubo problemas sobre los contratos que se ejecutaron. Algunos quedaron sin efecto y a la fecha esto no se da por corregido. ¿Por qué? Porque de los cuatro contratos que tiene que efectuar Corpac, hay uno suscrito y tres pendientes de ejecución.

Esperamos también que, como Contraloría, esta situación sea levantada.

Y respecto al servicio expreso en la ATU, también ya nos hemos acreditado. Como es un servicio que recién está iniciando, nos hemos acreditado ya en la ATU. Sabemos que de las cinco líneas tres ya han firmado contrato y dos están pendientes de firma, pero estamos a la espera de eso.

Dos más, por favor. Siguiente y siguiente. Siguiente.

Bueno, a continuación, le doy el pase al señor vicecontralor.

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

Señora presidenta, en la actual gestión y en línea con lo que usted ha expresado, saludamos este espacio porque nos ha permitido obtener información reciente de cuál es el estado y cómo va el desarrollo de este megaproyecto.

Y en línea con lo que usted ha expresado, qué bueno que se estén articulando estos esfuerzos y quisiéramos formar parte de ello. Hemos identificado 15 entidades que todas están apuntando a lo mismo, porque básicamente lo que queremos es contribuir a que el nuevo aeropuerto entre en operación de manera integral, segura, dentro de los plazos establecidos.

Entonces, en esa línea es importante manifestarle que dentro de esta política de control preventivo que está llevando a cabo la Contraloría en esta nueva gestión bajo el liderazgo del Contralor General, hemos diseñado ya un operativo porque estamos recopilando información para hacer visitas de alerta para identificar riesgos y poder ayudarlos a las diferentes entidades que forman parte de este magno proyecto.

Siguiente, por favor.

Entonces, en esta línea, por ejemplo, nuestras intervenciones van a estar vinculadas a lo que viene haciendo el Ministerio del Interior en el marco de sus competencias para la implementación de los ambientes de la Oficina de Dirección Antidrogas, de los ambientes de la División de la Policía Judicial, la implementación de ambientes para la Comisaría del Aeropuerto y los ambientes para la Unidad de Desactivación de Explosivos. Esto tiene que estar sincrónicamente desarrollado antes de la puesta en operación.

Lo mismo para la Superintendencia Nacional de Migraciones. Vamos a evaluar y alertar riesgos sobre la entrega e instalación de equipos de control fronterizo, el *E-Gate*, la implementación de ambientes para los servicios de control migratorio, la implementación de ambientes y equipamiento para el control y servicio migratorio.

De la misma forma, ya estamos interviniendo en el MTC, en el Ositran, en Corpac; ya estamos alcanzando nuestras situaciones adversas, pero queremos ponerle el foco en que en este nuevo terminal de pasajeros se concluya la capacitación de los controladores aéreos. Para nosotros también es muy importante que esto se lleve a cabo dentro de los plazos establecidos, la implementación de los equipos y sistemas de aeronavegación a cargo del Corpac y los convenios que se han suscrito para que estos convenios se apliquen de manera efectiva.

Y el tema de las licencias, estamos viendo que hay un tema también vinculado a 42 licencias y permisos, de las cuales nueve están pendientes. Ese es el foco de nuestra atención para que estas licencias y estos permisos a cargo del concesionario se logren, y qué bueno saber que hay el compromiso del concesionario de que esto se va a lograr dentro del plazo establecido antes de la puesta en funcionamiento del aeropuerto.

A la Municipalidad del Callao ya no voy a redundar en el tema, pero vamos a ver cómo es que vienen trabajando las acciones en el marco de sus competencias sobre los accesos, la seguridad y las licencias que se encuentran por emitir conforme a lo establecido. Por ejemplo, se tienen contemplados dos puestos de vigilancia con cámaras de videovigilancia; de los cuales, en uno, el puesto ya se ha instalado, falta el otro.

Respecto de las licencias, con respecto a las licencias de funcionamiento y certificados de inspección técnica que se han realizado, de lo cual los procedimientos de la puesta de terminal en operación de nueva terminal.

Lo propio sobre las acciones que se vienen realizando por la ATU, en el marco de sus competencias, también para la implementación del servicio de transporte. O sea, es vital que verifiquemos la adecuación de la flota vehicular para brindar el servicio de transporte en términos seguros, óptimos, con un inicio de operaciones de la nueva terminal antes del inicio y todas las dependencias que tiene la ATU.

Seguimos trabajando con PROVÍAS; estamos en todo el proceso de verificación del estado situacional de la ejecución del puente Santa Rosa.

Estos son los principales, porque también y precisamente ya hemos confirmado la necesidad de intervenir también a Indeci con un enfoque preventivo, con un enfoque que sea proactivo, de apoyo, de ayuda, de caminar de la mano con el gestor para que precisamente logre estos objetivos. No solamente al Minem, sino también a la Autoridad de Agua, que también hay un certificado que está en trámite a la Digesa, a Sedapal.

Todas estas entidades van a ser visitadas, si es que ya lo están haciendo en anterior oportunidad, pero ahora vamos a concretar y vamos a enfatizar sobre todos aquellos aspectos que están pendientes de tal forma que se contribuye a lograr el objetivo que es el 30 de mayo la entrada en operación del aeropuerto.

Con eso, agradecerle, señora presidenta Marleny Portero, y estamos a disposición si desean alguna pregunta adicional.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, representante de la Contraloría.

Yo antes de decir, yo sí quiero decirles a los señores del Ministerio de Transporte y Comunicación, a Corpac, a Atu, que queremos conocer qué avances tienen al respecto de lo observado por Contraloría.

Y a los señores de Contraloría decirles que, por favor, les agradecería que nos remitan todas las observaciones detalladas a nuestra comisión para así poder estar informados y trasladar a todos nuestros colegas que tenemos a bien estar en esta importante comisión.

Y no sé si alguien de la plataforma quisiera decir algo o nuestros colegas congresistas o algún funcionario del MTC, de los que están presentes, algún aporte, algo.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— En sala no hay ningún señor congresista levantando las manos.

La señora PRESIDENTA.— Okay, señora secretaria.

La doctora Gabriela tiene el uso de la palabra.

LA DIRECTORA DE ASESORÍA JURÍDICA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES, doctora Gabriela Lara. — Muchas gracias.

Sí, solamente para señalar que nosotros estamos revisando toda la documentación y todas las solicitudes que nos está enviando Contraloría y estamos respondiendo dentro de los plazos.

Me acaban de decir que hay una que vence hoy. Vamos a revisar para poder responder, pero estamos respondiendo en los plazos que nos están otorgando.

La señora PRESIDENTA.— De antemano, como siempre, de la mano de la Contraloría en nuestra visita inopinada que vamos a hacer; estarán acordándose para que nos acompañen, como en todo el Perú que lo hacemos, señores funcionarios de Contraloría.

En séptimo lugar y como último invitado, tenemos el informe del señor José Manuel Gutiérrez Córdor, defensor del pueblo, sobre las observaciones encontradas en la postergación de la inauguración del nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez, solicitando mediante el oficio de invitación 1315/2024, fecha 30 de enero del 2025. Pero, sin embargo, mediante comunicación telefónica se informó sobre la inconcurrencia del defensor del pueblo.

Antes de despedirnos, les quiero agradecer a cada uno de vosotros por estar en esta importante comisión, a nuestro ministro, a sus

funcionarios, al concesionario, a nuestra Contraloría, Ositran, pero especialmente al equipo de esta importante comunicación, que sin ellos no habría nuestro tan valioso aporte y el trabajo magnífico.

Decirles que esta comisión está para sumarse a los funcionarios de la municipalidad del Callao, que estamos todos para sumarnos y cuando el trabajo se articula, creo que el Perú va a cambiar. Cuando hay una cultura de diálogo e información, el Perú va a seguir saliendo adelante y cuando los funcionarios bajemos a ver la necesidad in situ, vamos a hacer que el Perú sea más grande que sus problemas.

Muchísimas gracias.

Pido la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar los acuerdos tomados.

Si no hay oposición, se dará por aprobada.

No, sin antes decirles muchas gracias y que Dios y la Virgen me los bendigan.

Seguiremos trabajando de la mano, juntos, unidos.

Siendo las 13:17, se levanta la sesión.

Muchísimas gracias.

De hoy, día 7 de febrero.

-A las 13:17 h, se levanta la sesión.