CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
03 ABR. 2025
RECIBIDO
Hora: 12:35
Firma

EDGARD C. REYMUNDO MERCADO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Moción de Orden del Día N° 16471

MOCIÓN DE INTERPELACIÓN CONTRA EL SEÑOR RAÚL PÉREZ - REYES ESPEJO, MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

A iniciativa del Congresista de la República, Edgard Cornelio Reymundo Mercado y congresistas de la República que suscriben, de conformidad con el artículo 131 de la Constitución Política del Perú y los artículos 60 literal b) y 83 del Reglamento del Congreso de la República, proponemos a la representación nacional la siguiente Moción del Orden del Día:

CONSIDERANDO:

Que, con Resolución Suprema 074-2024-PCM, de 06 de marzo de 2024, se designó al señor Raúl Ricardo Pérez-Reyes Espejo, como ministro de Estado en el Despacho de Transportes y Comunicaciones,

Que, el artículo 131 de la Constitución Política del Perú establece que: "*Es obligatoria la concurrencia del Consejo de Ministros o de cualquiera de los ministros cuando el Parlamento los llame para interpelarlos. La interpelación se formula por escrito. Debe ser presentada por no menos del quince por ciento del número legal de congresistas. Para su admisión, se requiere el voto del tercio del número de representantes hábiles; la votación se efectúa indefectiblemente en la siguiente sesión. El Congreso señala día y hora para que los ministros contesten la interpelación. Esta no puede votarse antes del tercer día de su admisión y después del décimo*".

Que, asimismo el artículo 83 del Reglamento del Congreso, señala que para la interpelación a un ministro se requiere presentar una moción firmada por no menos del 15% del número legal de parlamentarios, la que deberá estar acompañada de un pliego de preguntas.

Que, la Interpelación es una herramienta que faculta al Poder Legislativo realizar el Control Político a los ministros de Estado, quienes deben responder por sus propios actos y los actos presidenciales que refrenden, conforme al artículo 128 de la Constitución Política del Perú.

Que, conforme establece el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobada por Resolución Ministerial N° 785-2020-MTC/01, es función del ministro "*establecer los objetivos del sector, orientar, formular, dirigir, coordinar, determinar, ejecutar, supervisar y evaluar las políticas nacionales y sectoriales a su cargo, en armonía con las disposiciones legales y la política general del Gobierno*". Entre ellas se encuentra el servicio de transporte aéreo, terrestre y marítimo.

Que, con fecha 26 de octubre de 2000, el Estado peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones suscribió el contrato de concesión para la

construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con el Consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi integrado por: Flughafen Frankfurt/ Main Aktiengesellschaft, Bechtel Enterprises International, Ltd, y Cosapi S.A., que en la actualidad denominada sociedad concesionaria Lima Airport Partners (LAP), en virtud del cual se han suscrito 7 adendas[1], la última de julio de 2017, donde en el numeral 5.3 se establece que el concesionario, a través de la construcción de un nuevo terminal de pasajeros permitirá optimizar e incrementar la capacidad de atención a usuarios y sus operaciones.}

Que, el 31.05.2018 se inició la construcción del nuevo terminal de pasajeros, cuya culminación estuvo prevista para enero de 2025, no obstante, Lima Airport Partners (LAP) expresó su intención de adelantar la apertura para el 18 de diciembre de 2024, fecha que finalmente no se cumplió. Posteriormente, el 30.01.2025, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, y Lima Airport Partners (LAP), firmaron un acta de acuerdo, estableciendo como fecha de inicio de operaciones el 30 de marzo de 2025, la misma que tampoco se ha cumplido, debido a que según declaraciones del ministro del sector, el gobierno solo permitirá el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto cuando el concesionario LAP garantice al 100% la seguridad, regularidad y eficiencia operacional, que aún no se habría cumplido dado que OSITRAN en su inspección del 14 de marzo, informó que persisten observaciones críticas que representan riesgos para la seguridad de usuarios y trabajadores, tales como el sistema de control de accesos, el sistema de visualización de información de vuelos, el sistema de iluminación y la red local de área. A ello se suma que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) advirtió que las posiciones de estacionamientos de aeronaves son más pequeñas que del terminal 1 y presentan obstáculos; y, que aún no se cuenta la autorización plena de OSINERMING para la nueva planta de abastecimiento de combustible para aviones.

Que, al respecto LAP, para evadir su presunta responsabilidad sobre el incumplimiento contractual que derivarías en sanciones que serán determinadas por el órgano regulador emitió un comunicado el 17.03.2025 donde mostró su sorpresa a lo señalado por el MTC, precisando que el avance del proyecto de ampliación según OSITRAN, es del 99.5%, además informó que, respecto a las pruebas integrales, estas fueron compartidas desde el 05.02.2025 con todas las empresas involucradas en la operación, aduce que se ha cumplido con estas pruebas en su totalidad sin recibir cuestionamientos. Finalmente, exhortó al MTC, en su calidad de concedente, a respetar el contrato de concesión y el acta de acuerdos suscrita el 30.01.2025.

[1] Conforme información del MTC. Disponible en: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/infraestructura_aeroportuaria/aeropuerto_jorge_chavez.html

Que, asimismo, la Contraloría General de la República, el 12 de marzo de 2025, emitió el Informe N° 3568-2025-CG/GCMEGA-SOP, identificando 32 situaciones adversas que pueden retrasar aún más la inauguración del nuevo terminal del aeropuerto Jorge Chávez[2], entre las cuales se encuentran deficiencias en la estación de bomberos, falta de permisos, falta de vías de acceso, paraderos de transportes público, ambientes del terminal, electricidad de emergencia, entre otros; de los cuales el MTC no ha sabido responder a la fecha.

Que, por otro lado, OSITRAN observó la instalación de puentes modulares en la zona de ingreso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por parte del MTC, al reducir la capacidad vial del único acceso vehicular público, además que estas estructuras podrían colapsar en los próximos tres años. Esto se agrava en la medida que el MTC anunció que recién para enero del 2029 culminarían las obras finales del puente Santa Rosa.

Que, la importancia de esta nueva infraestructura, que será 3 veces más grande al actual, permitirá que este aeropuerto sea catalogado como el mejor de Sudamérica, por su extensión de 936 hectáreas, 46 mangas de abordaje, un terminal de 210.000 metros cuadrados y hasta dos pistas de aterrizaje, convirtiéndolo así en el Hub Aeroportuario de la región. Por lo que, la demora en la culminación de tan importante obra no permite resolver los diversos problemas que afronta las actuales instalaciones del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez relacionados a su sistema operacional, infraestructura, pistas de aterrizaje, entre otros; que ponen en riesgo la vida y la seguridad de los pasajeros nacionales e internacionales, como los producidos en los últimos años, entre los que se reportaron la colisión de una aeronave con un vehículo de rescate donde fallecieron 3 personas, cortocircuito de las luces de la pista de aterrizaje que originaron la cancelación de más de 120 vuelos, y otros.

Que, finalmente, si el nuevo aeropuerto Jorge Chávez hasta la fecha no entra en funcionamiento es porque la empresa concesionaria no garantiza la operación de manera segura en las nuevas instalaciones, la misma que se debería a problemas de infraestructura, falta de certificaciones y demora en la transferencia de operaciones por disputas entre LAP y el MTC sobre la gestión del nuevo terminal que ponen en riesgo el inicio de operaciones de este aeropuerto, más aún cuando el MTC no ha señalado fecha de inicio de operaciones.

[2] https://rpp.pe/economia/economia/nuevo-aeropuerto-jorge-chavez-permisos-en-aire-aves-en-pista-y-todas-las-limitaciones-que-detecto-la-contraloria-que-impiden-inicio-de-operaciones-noticia-1623806

Aeropuerto Francisco Carlé

Que, el Aeropuerto Francisco Carlé, está ubicado en la provincia de Jauja, región Junín, siendo el segundo aeropuerto con mayor flujo de pasajeros que administra CORPAC -entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones- quien en su Plan Estratégico 2022 – 2026 advertía que la pista de aterrizaje (asfalto) presentaba grietas y fisuras, por lo que, resultaba necesario y urgente realizar trabajos de mantenimiento. Sin embargo, estos trabajos no se han realizado y que debido al mal estado y deplorables condiciones de la pista de aterrizaje, fue cerrada en más de 10 ocasiones en los últimos meses por falta de un adecuado mantenimiento y reparaciones estructurales, pues no ofrece las condiciones para garantizar una operación confiable, conllevando a que actualmente las aerolíneas LATAM y SKY suspendan sus vuelos indefinidamente, perjudicando la economía regional, el turismo y el derecho a la conectividad de miles de ciudadanos en la macro región centro, problemática que no ha sido resuelta por CORPAC ni el MTC, a pesar de las gestiones, mesas de trabajo y compromisos asumidos por estas instituciones, situación que se agrava con la Carretera Central colapsada.

Que, desde el 2011 se han emitido diversas normas orientadas a la ampliación y modernización del aeropuerto de Jauja (D.S. 020-2011 MTC, D.U. N° 018-2019 y la Ley 32194), que dan inicio y continuidad al proyecto de inversión con CUI 2253500 "REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS PAVIMENTOS Y EDIFICIO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE JAUJA", a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), ente rector y responsable de la ejecución de inversiones.

Que, el MTC ha sido ineficiente en la ejecución de este proyecto, que a pesar de haber iniciado el 2015, aún no se ha podido culminar con la adquisición y expropiación de terrenos para esta obra, generando demoras en los plazos de ejecución de este proyecto, que significaría la solución integral a esta problemática que actualmente afronta el aeropuerto de Jauja.

Que, durante los últimos meses la pista de aterrizaje del aeropuerto de Jauja solo ha recibido mantenimientos rutinarios que duran apenas unas semanas y que terminan siendo soluciones momentáneas, toda vez que no garantizan una operación segura en este aeropuerto, poniendo en riesgo la seguridad de los pasajeros y tripulación.

Que, lejos de priorizar la ejecución del proyecto en mención, y asumir la responsabilidad por el cierre de operaciones del Aeropuerto de Jauja, el ministro de Transportes de forma paliativa emitió la Resolución Ministerial N° 162-2025-MTC/01.02, declarando en emergencia el servicio de transporte aéreo de este aeropuerto, encargando a CORPAC a implementar en el plazo de 10 días las medidas que resulten necesarias para superar la restricción existente.

Que, finalmente, los sindicatos de especialistas aeronáuticos de CORPAC han manifestado su disconformidad con la decisión del ministro de transportes y

comunicaciones, al pedir la renuncia del presidente de CORPAC S.A., José Luis Barrios Espinoza, señalando que esta decisión solo busca ocultar el escándalo mediático y la mala gestión del MTC, respecto al tema del aeropuerto de Jauja.

Que, situaciones similares se advierten en otros aeropuertos y aeródromos que se encuentran bajo la administración de CORPAC, tales como:

- **AERÓDROMO TNTE. GRAL. GERARDO PÉREZ PINEDO (ATALAYA – REGIÓN UCAYALI).** Este aeródromo conecta a la provincia de Atalaya con el resto de la región y con el país, sin embargo, su infraestructura es muy precaria (pista de aterrizaje inadecuada, que solo permite al tránsito de algunas avionetas), a pesar de encontrarse cerca de la frontera con Brasil, no cuenta con tecnología adecuada, originando que la población se encuentre incomunicada en épocas de lluvia.

- **AEROPUERTO JAÉN FERNANDO BELAUNDE TERRY (REGIÓN CAJAMARCA).** La situación crítica de este aeropuerto ha generado la suspensión de operaciones en reiteradas ocasiones, siendo que el 2024 se reabrió en julio, para luego ser nuevamente suspendida sus operaciones en noviembre último, para obras de mejoramiento, que debían concluirse en febrero de 2025. Sin embargo, hasta la fecha no se ha anunciado la reanudación de los vuelos comerciales.

- **AEROPUERTO MOISÉS BENZAQUEN RENGIFO (YURIMAGUAS – DEPARTAMENTO DE LORETO).** Desde finales del 2023, este aeropuerto suspendió vuelos regionales tras la erosión de la pista de aterrizaje, lo que ha generado desde esa fecha, que la operatividad se reduzca solo a vuelos locales, por la falta de acción del sector Transportes.

  Similar situación se advierte en los aeropuertos:

- Aeropuerto Internacional de Juliaca (Inca Manco Cápac de Juliaca)
- Aeropuerto Internacional de Pisco (Capitán FAP Renán Elías Olivera)
- Aeropuerto de Chinchero - Cusco
- Aeropuerto Internacional de Arequipa (Alfredo Rodríguez Ballón)
- Aeropuerto Internacional de Trujillo (Capitán FAP Carlos Martínez de Pinillos)
- Aeropuerto de Huánuco (Alférez FAP David Figueroa Fernandini)
- Aeropuerto de Tingo María

Quienes han tenido que suspender sus operaciones en varias oportunidades, por falta de mejoramiento de infraestructura.

Que, la preocupante situación que atraviesa el sector aeroportuario a nivel nacional, por falta de supervisión del órgano rector hace necesario que el Pleno del Congreso

de la Republica admita la presente moción para que el ministro conteste el pliego interpelatorio sobre el particular.

Por tales consideraciones:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

ACUERDA:

INTERPELAR al ministro de Transportes y Comunicaciones, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.

EDGARD REYMUNDO MERCADO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Congreso de la República
José Alberto Arrieta Tuero
Congresista

PLIEGO INTERPELATORIO CONTRA EL MINISTRO DE ESTADO DEL DESPACHO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, RAÚL RICARDO PERÉZ - REYES ESPEJO

El Pleno del Congreso de la República, en uso de sus facultades constitucionales procede a formular el presente pliego interpela torio:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

1. El inicio de operaciones del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ha sido postergado en tres oportunidades. En ese sentido señale ¿Cuáles son los motivos que vienen originando la demora para el inicio de operaciones y quienes son los responsables del mismo?

2. ¿Señale cuales fueron las acciones de control, supervisión o fiscalización que realizó su sector al concesionario LAP que permitieron la suscripción del acuerdo que ampliaba el plazo de inicio de operación del nuevo aeropuerto Jorge Chávez del 30 de enero al 30 de marzo del 2025?

3. Usted ha señalado en conferencia de prensa que el nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez solo será inaugurado cuando se garantice al 100 % la seguridad de las operaciones ¿indique Ud. cuál es el plazo que se ha otorgado a LAP para levantar las observaciones efectuadas al proyecto?

4. La Contraloría General de la Republica ha emitido el 12 de marzo de 2025, el INFORME DE OPERATIVO DEL SERVICIO DE CONTROL SIMULTÁNEO 3568-2025-CG/GCMEGA-SOP denominado "PUESTA EN OPERACIÓN DEL NUEVO TERMINAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ" "CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES PARA LA PUESTA EN OPERACIÓN DEL NUEVO TERMINAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ", donde identificó 32 situaciones adversas, que le fueron comunicados el 17 de marzo de 2025 con OFICIO N° 000360-2025-CG/DC. En ese sentido señale ¿Cuáles son las acciones preventivas o correctivas que su sector ha implementado al respecto?

5. En relación al puente Santa Rosa, OSITRAN advirtió que la instalación de puentes modulares reducirá la capacidad vial del único acceso vehicular público al nuevo aeropuerto Jorge Chávez, además que estas estructuras podrían colapsar, en ese sentido ¿señale que acciones a adoptado su despacho al respecto?

6. El OCI del MTC en el marco de sus competencias, viene efectuando un servicio de control concurrente al Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS Nacional, a efectos de verificar el servicio

de conservación de la avenida Morales Duárez, así como del servicio de instalación de puentes modulares provisionales, los cuales constituyen el principal acceso al NTP del aeropuerto Internacional Jorge Chávez, donde ha identificado situaciones adversas, al respecto ¿Por qué se han previsto sardineles prefabricados en el Plan de Trabajo que no cumplen con lo establecido en los términos de referencia, considerando que ello podría afectar la estabilidad de la estructura vial, generar fallas prematuras y reducir la calidad y durabilidad de los trabajos ejecutados?

AEROPUERTO FRANCISCO CARLÉ

7. Frente a la suspensión de operaciones de las empresas Latam y Sky en el aeropuerto Francisco Carlé, debido al mal estado de la pista de aterrizaje que se ha intensificado en los últimos meses, poniendo en riesgo la seguridad de los pasajeros y tripulación, señale ¿Cuáles son las acciones que su sector viene implementando para restablecer los vuelos desde y hacia este aeropuerto?

8. Desde el pasado 25 de marzo del 2025 se encuentran suspendidas las operaciones del aeropuerto de Jauja, en ese sentido, ¿Precise Ud. a cuánto ascienden las pérdidas que ha estimado su sector para este terminal aeroportuario y para la región Junín, teniendo en cuenta que la operación de vuelos comerciales implica una extensa cadena de servicios que han sido afectados?

9. El Aeropuerto de Jauja es considerado un punto estratégico para el desarrollo de la región Junín, debido a su ubicación, que conecta con la capital del país y la selva central. En ese sentido, ¿Cuál es el Plan de Contingencia que está adoptando su sector para no perjudicar a sectores claves que promueven la economía de la macro región centro?

10. Señale Ud. ¿si la DGAC realizó un informe sobre el estado situacional de la pista del Aeropuerto Francisco Carlé? De ser el caso, ¿Detalle cuáles fueron las acciones que se adoptaron el respecto?

11. En marzo de 2024, en una reunión en el Congreso de la República, Ud. se comprometió a invertir S/7 millones para mejorar la infraestructura de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Carlé. En ese sentido señale ¿si este compromiso se ha cumplido y de ser el caso, detalle en que se invirtió este presupuesto?

12. ¿Cuál fue el presupuesto que se transfirió en los últimos 3 años a CORPAC, para la infraestructura mantenimiento y equipamiento del aeropuerto Francisco Carlé?

13. Precise Ud. ¿Cuáles han sido los trabajos de mantenimiento que realizó CORPAC durante los últimos 3 años a la pista de aterrizaje del aeropuerto Francisco Carlé y si su sector realizó la supervisión del mismo?

14. El proyecto de inversión REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LOS PAVIMENTOS Y EDIFICIO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE JAUJA con código único de inversión 2253500 tiene un costo total de inversión actualizado de S/ 355,427,592.94, de los cuales se han devengado S/ 275,479,811, principalmente para la adquisición de terrenos urbanos y rurales. Sin embargo, a pesar de este importante desembolso de recursos, el proyecto no presenta avance físico alguno. En ese sentido señale ¿Cuándo se iniciarán las acciones concretas relacionadas a construcción de la pista de aterrizaje, calle de rodaje, plataformas para aeronaves, terminal de pasajeros, entre otros que contemple el proyecto?

15. Precise UD. ¿cuándo se culminará con el subproceso de adquisición y/o expropiación de terrenos para dar la continuidad del proyecto REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LOS PAVIMENTOS Y EDIFICIO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE JAUJA?

16. Señale ¿Cuánto es el presupuesto que se destinará en el presente año para la continuidad del proyecto de inversión REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LOS PAVIMENTOS Y EDIFICIO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE JAUJA?

17. Con fecha 30 de marzo del 2025, se publicó en el Diario Oficial el Peruano la RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 162-2025-MTC/01.02, que declara en emergencia el servicio de transporte aéreo que se presta en el Aeropuerto de Jauja debido al mal estado de la superficie del pavimento de su pista de aterrizaje ¿explique Ud. cuales han sido esas medidas ejecutadas desde el 31 de marzo del 2025 a la fecha para la reanudación de operaciones del aeropuerto Francisco Carlé y de ser el caso si actualmente existe un plan estratégico para evitar que en un futuro se presente un nuevo cierre de operaciones en este aeropuerto?

AEROPUERTO INCA MANCO CÁPAC DE JULIACA

18. ¿Cuál es el informe ultimo que emitió OSITRAN a su despacho indicando las condiciones de operatividad y seguridad operacional de la pista de aterrizaje del aeropuerto?

19. ¿Cuál es el último informe y la fecha de su emisión, que ha remitido a su despacho al DGAC respecto al monitoreo de las condiciones de seguridad operativa del aeropuerto?

20. ¿Cuáles son las razones principales por las que el aeropuerto de Juliaca sigue en un estado de deterioro a pesar de los esfuerzos previos para mejorar su infraestructura?

21. Existen riesgos de que el deterioro de la pista pueda afectar la operatividad del aeropuerto a corto o mediano plazo. Si es así, ¿cómo se planea mitigar estos riesgos para no afectar la conectividad aérea de la región?

22. ¿Qué acciones inmediatas se están tomando para reparar la pista de aterrizaje del aeropuerto de Juliaca, considerando el riesgo que representa para la seguridad de los vuelos?

23. ¿El ministerio ha asignado algún presupuesto especifico para la rehabilitación de la pista de aterrizaje en Juliaca, y cuál es el plazo estimado para que las reparaciones se completen?

24. ¿Cuál es el último informe sobre el estado operativo de los equipos para la navegación aérea de los cuales dispone el aeropuerto Inca Manco Cápac?

25. ¿Cuál es la brecha de personal encargado de realizar la labor de asistencia y control a la navegación aérea, destacado en el aeropuerto?

26. ¿Cuál es el último informe sobre la disponibilidad de equipamiento para la atención de emergencias y urgencias, del cual dispone dicho aeropuerto?

27. ¿Cuáles son las condiciones para que el aeropuerto pueda recibir vuelos nocturnos de manera regular o por razones de emergencia?

28. ¿En qué nivel de avance se tiene las inversiones programadas por el concesionario, para mejorar la calidad del servicio en el aeropuerto?

29. ¿Cuál es el monto de inversión ejecutada a la fecha, por el concesionario? Indicar en que activos.

30. ¿Cuál es el avance en el proceso de afianzamiento de los terrenos para las obras de ampliación de las instalaciones del aeropuerto?

31. ¿Cuál será el nivel de responsabilidad que asumirá la concesionaria, el ministerio y OSITRAN, ante la ocurrencia de una emergencia, ¿según lo define el contrato de concesión?

32. ¿Existe un plan a corto, mediano y largo plazo para la renovación o ampliación de las instalaciones del aeropuerto de Juliaca? si es así, ¿cuáles son los plazos estimados para su implementación?

33. ¿Cuáles son las condiciones necesarias para que pueda revocar o ampliar el contrato de concesión del servicio?

34. ¿Cuál es el último informe de evaluación y/o seguimiento a las condiciones contractuales del contrato de concesión del aeropuerto?

35. ¿Cuál es la responsabilidad que asume OSITRAN, MTC y el concesionario por las interrupciones no programadas en el servicio aeroportuario?

36. ¿En cuánto se ha estimado el perjuicio económico a pasajeros y empresas de la región Puno, por día de paralización de operaciones del aeropuerto?

37. ¿Qué medidas está tomando el ministerio para garantizar que el mal estado del aeropuerto no afecte la conectividad y el desarrollo económico de la región de puno, que depende en gran medida de la actividad aérea?

38. ¿Qué acciones de coordinación está haciendo el ministerio con los entes competentes y con las autoridades locales para garantizar que el aeropuerto de Juliaca reciba las inversiones necesarias para su mejora y modernización, especialmente la pista de aterrizaje?

39. ¿Qué acciones inmediatas está tomando el ministerio para garantizar que el aeropuerto de Juliaca cumpla con los estándares internacionales de seguridad y comodidad para los pasajeros?

RESPECTO DE OTROS AEROPUETOS DEL PAIS

40. ¿Cuánto es el presupuesto asignado para las mejoras en aeropuertos a nivel nacional, tales como el AEROPUERTO ALFREDO RODRÍGUEZ BALLÓN, AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITÁN FAP CARLOS MARTÍNEZ DE PINILLOS DE TRUJILLO, AEROPUERTO INTERNACIONAL INCA MANCO CÁPAC DE JULIACA, AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI DE HUÁNUCO, AEROPUERTO DE TINGO MARÍA,

AEROPUERTO TNTE GRAL. GERARDO PÉREZ PINEDO, FERNANDO BELAUNDE TERRY, MOISÉS BENZAQUEN RENGIFO y AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITÁN FAP RENÁN ELÍAS OLIVERA?.

41. El aeropuerto de Chinchero apenas tiene un avance del 10%, retraso que perjudica al Estado con millonarias pérdidas, informe señor ministro a la población del Cusco y en general al país cuales son las acciones que su sector va adoptar para superar dicha demora

42. Informe cuales serían las acciones adoptadas para dar cumplimiento a la Ley 32194 respecto a la construcción y el funcionamiento de un aeropuerto con la denominación de Choquequirao en el distrito de Curahuasi, provincia de Abancay, del departamento de Apurímac.

43. Señor ministro, cuales fueron los resultados de la reunión que sostuvo en Shanghái con representantes de China Railway Construction Corp., cuya subsidiaria en el Perú está investigada en la Fiscalía por corrupción y tiene impedimento para contratar con el Estado hasta el 2026.

44. ¿Cuál es su posición frente a un nuevo modelo organizacional de CORPAC que permita alcanzar los objetivos establecidos en el Plan Estratégico Institucional de Emergencia para la Regulación, Modernización, Reestructuración, Seguridad y Vigilancia del Sistema Aeroportuario a nivel nacional?

CUMPLIMIENTO DE LA LEY 31595

45. Con la Ley 31595, se dispuso que las empresas proveedoras de infraestructura pasiva de telecomunicaciones, en un plazo no mayor a 24 meses, contados desde la entrada en vigencia de su reglamento (04 de setiembre del 2024), debían retirar el cableado aéreo en desuso o en mal estado que se encuentren en las zonas urbanas, sin trasladar los costos del retiro en las tarifas del público consumidor e informar trimestralmente los avances del mismo. Al respecto señale ¿Cuáles son las acciones de fiscalización que está realizando su sector y cuál es el avance del cumplimiento de esta Ley por parte de las empresas de telecomunicaciones? Asimismo, entendiendo que Telefónica del Perú, responsable de la mayoría del cableado en desuso o mal estado, ha solicitado su reestructuración financiera ante INDECOPI ¿qué acciones está considerando su sector para asegurar el cumplimiento de esta Ley?