

PLIEGO INTERPELATORIO
QUE DEBERA RESPONDER EL SEÑOR MINISTRO DE
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
MARTIN VIZCARRA CORNEJO

El concesionario Kuntur Wasi solicitó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (concedente), su aprobación para endeudarse a fin de financiar la ejecución de obras y cumplir con el cierre financiero del Contrato de Concesión. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones no aprobó el esquema de endeudamiento propuesto. A continuación, el concesionario le alcanzó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones una propuesta de Adenda al Contrato de Concesión que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha aprobado. En cambio OSITRAN, mediante el Informe Técnico N° 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, la ha desaprobado, aunque al final tuvo la débil aprobación de dos miembros de su Consejo Directivo y la desaprobación de su tercer miembro que era la Presidenta del Consejo Directivo de OSITRAN, quien incluso renunció a su cargo:

¿Por qué el Ministerio bajo su dirección ha aprobado una Adenda al Contrato de Concesión presentada por el propio concesionario a su conveniencia, que ha sido desaprobada por las gerencias técnicas de OSITRAN por carecer de fundamentos técnicos, económicos, financieros y legales, y que inclusive ha provocado la renuncia de su Presidenta de Consejo Directivo?

2. La propuesta original del concesionario sobre su endeudamiento con la banca, daba una tasa de interés de 7% (según las cartas de los propios bancos de acuerdo al testimonio del ex Ministro de Economía Alonso Segura, en la entrevista al diario La República publicada en su edición del 8 de febrero de 2017). El Contrato de Concesión, reconoce expresamente (Anexo 23 del Contrato) un 2.5% adicional, lo que da una tasa de interés final de 9.5%, que no era ningún problema y allí debió terminar el caso, más aún cuando el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio 5015-2016-MTC del 2 de enero de 2016 (durante el gobierno anterior), respondiendo a la carta 195-2016-KW del concesionario (en la que solicita la Adenda al Contrato de Concesión) anota lo siguiente citando el Informe 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN:

"107. Así, el costo de deuda referencial (...) es de 7.02% al cual se suma un spread adicional de 2.5% para estimar la tasa de intereses (...)"

108. Este spread adicional refleja el valor del dinero en el tiempo correspondiente a los intereses (...) generados por el descalce que existe entre las obras financiadas por el Concesionario y el pago de las obras por parte del Concedente (...)"

Es decir no había ningún problema de costo excesivo de intereses, el pago de estos estaba previsto en el contrato original, esto era conocido por los postores porque el Informe 057 citado, se publicó en Diario Oficial El Peruano, y no había tampoco un problema de pago por el descalce entre las obras realizadas por el concesionario y el pago diferido de dichas obras. En suma, con el contrato original no había ningún problema con los intereses de la deuda a contraerse, y la concesionaria sólo tenía que cumplir con hacer el cierre financiero. En este contexto diga:

¿Cómo es cierto que el concesionario Kuntur Wasí no estaba en capacidad ni solvencia de hacer el cierre financiero, y por esto el gobierno, a través de usted, lo ayudó, cambiando el contrato original -a propuesta del concesionario- de una Asociación Público Privada cofinanciada a contrato de obra pública, pero manteniendo -forzadamente- el esquema de Asociación Público Privada, porque era la modalidad contractual que convenía más al concesionario?

3.

Para poder sacar adelante la Adenda al Contrato de Concesión el Ministerio bajo su dirección ha afirmado que no se cuenta con el marco contractual para el reconocimiento del descalce correspondiente a los intereses generados entre la ejecución de obras por parte del concesionario y el pago diferido de las mismas por parte del Estado, según se refiere en el fundamento 94 del Informe 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN:

¿Cómo es cierto que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, durante su gestión, ha tenido que cambiar de opinión en relación a la opinión del mismo Ministerio durante el gobierno anterior (contenida en el Oficio 5015-2016-MTC del 2 de enero de 2016) y que este cambio de opinión ha sido determinante para que el concesionario consiga el pago inmediato de obras en lugar del pago diferido del contrato original?

Si el concesionario presentó su esquema de endeudamiento original con una tasa aproximada de 9.5%, según está acreditado, explique usted:

¿Cómo es que el Ministerio bajo su dirección la desaprueba, y después el mismo concesionario, y el propio gobierno salieron a decir públicamente que la tasa de endeudamiento estaba en el orden de 22%, lo que por cierto era falso y tenía como propósito escondido buscar la aprobación pública a la Adenda al Contrato presentada por el concesionario?

5.

El mecanismo de pago de la sub etapa 2 (US\$ 265 millones) debía pagarse en 60 cuotas trimestrales durante 15 años a partir de la finalización de la etapa de ejecución de obras, explique usted:

¿Cómo es verdad que la aprobación de la Adenda tiene como uno de sus efectos modificar el mecanismo de pago del Estado al concesionario y ahora se pagará por cada avance de hito trimestral de manera inmediata?

6. El numeral 22.1 del artículo 22 del Decreto Legislativo 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, cuyo texto es el siguiente:

"Artículo 22.- Modificaciones contractuales

22.1 El Estado, de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento".

¿Cómo es verdad que el nuevo esquema de adelanto de pago por avance de obra, introducido por la Adenda, altera las condiciones de competencia de la licitación original, porque de haberse dado en las bases del concurso a todos los postores, estos habrían hecho propuestas distintas a las que hicieron y viola lo establecido en la norma citada?

7. Usted en su presentación ante la Comisión Permanente el 9 de febrero último, dijo que el Informe Técnico de OSITRAN era favorable a la Adenda al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero:

¿Por qué faltó a la verdad, cuando en realidad dicho Informe Técnico (N° 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN) es totalmente desfavorable a la Adenda, y es firmado por las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos, de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica de OSITRAN?

8. De acuerdo a sus propias declaraciones, el Estado ha adquirido los terrenos, adquirirá los terrenos adicionales, pagará el costo del movimiento de tierras y pagará, bajo el sistema de avance de obra, la construcción y equipamiento del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC):

¿Cuál es el beneficio económico para el país, concreto y valorizado, de la entrega en concesión por el plazo de 40 años de la administración y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC) al Consorcio Kuntur Wasi?

9. |El Gobierno Regional del Cusco invirtió US\$ 80 millones en la adquisición de los terrenos para el Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC):

¿Cuál es el beneficio económico para el Cusco, concreto y valorizado, de la entrega en concesión por el plazo de 40 años de la administración y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC) al Consorcio Kuntur Wasi?

10. Tanto usted, como el señor Presidente Constitucional de la República, han manifestado que esta obra continúa siendo una Asociación Público Privada:

¿Cuánto aportaba y en qué momento, en millones de dólares y porcentualmente, el concesionario y el Estado en el Contrato de Concesión suscrito?

¿Cuánto aportará y en qué momento, en millones de dólares y porcentualmente, el concesionario y el Estado luego de la suscripción de la Adenda?

11. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según usted lo ha manifestado, rechazó el cierre financiero propuesto por el consorcio. Siendo así:

¿De qué ahorro de intereses se puede hablar cuando los intereses, supuestamente por US\$ 590 millones, considerados en el cierre financiero presentado por el concesionario ya habían sido rechazados por el Ministerio a su cargo?

12. Usted declaró en la Comisión de Comercio Exterior y Turismo del Congreso de la República, a inicios de noviembre pasado, que los intereses no serían superiores a los 135 millones de dólares americanos, y que de ser superiores a este monto *"no hay Chinchero y se tendrá que comenzar de nuevo"*. Tiempo después declaró que los intereses eran del orden de los 590 millones de dólares:

¿Por qué se continuó con el contrato en contra de lo declarado por usted mismo?

¿Qué lo motivó a tomar esta decisión en contra de su propio compromiso?

¿Cómo se llegó a calcular la cifra de 590 millones de dólares americanos en intereses?

13. El representante del Consorcio Kuntur Wasi, Carlos Vargas Loret de Mola, declaró en diciembre pasado que el Estado les pagaría a ellos directamente la construcción del Aeropuerto, lo cual volvería el Proyecto en una obra pública. De igual opinión fue el Ministro de Economía y Finanzas del actual gobierno:

¿Por qué si el propio concesionario admite que ya no es una Asociación Público Privada sino una Obra Pública a ser financiada por el Estado, el ministerio que usted representa sigue sosteniendo que se trata de una Asociación Público Privada?

¿Qué interés existe en su Ministerio para seguir sosteniendo que es una Asociación Público Privada y desconocer, lo que a todas luces ya es claro, que se trata de una Obra Pública financiada por el Estado?

14. De conformidad con la cláusula 12.3.3 del Contrato de Concesión, es requisito previo para el inicio de la remoción de tierras y habilitación de accesos contar con un Plan de Monitoreo Arqueológico aprobado por el Ministerio de Cultura:

¿Se cuenta ya con dicho Plan debidamente aprobado por el Ministerio de Cultura?

De ser así y en aras a la transparencia que usted ha declarado rige para todas las acciones de esta concesión:

¿En dónde se encuentra publicado dicho Plan de Monitoreo Arqueológico aprobado por el Ministerio de Cultura?

15. El numeral 1.1 del artículo 1 de la Ley 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, precisa que se considera bien inmueble también el entorno paisajístico de las zonas monumentales, y el numeral 22.1 del artículo 22 de la misma Ley, establece que toda obra pública o privada de edificación nueva que involucre un bien inmueble, en este caso el entorno paisajístico, requiere para su ejecución de la autorización previa del Ministerio de Cultura:

¿Se cuenta con la autorización previa del Ministerio de Cultura para la ejecución del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC)?

¿Con que documento autorizó el Ministerio de Cultura la ejecución de la obra?

16. El Anexo 1 del Contrato de Concesión, Memoria Descriptiva del Área de Concesión, determina un área de 3'569,772.88 m² para dicha concesión:

¿Cuál es la razón técnica que justifica que ahora se hable de la necesidad de adquirir áreas adicionales a las establecidas en el Anexo 1 del Contrato de Concesión?

17. Teniendo en cuenta que las áreas del polígono del aeropuerto se cotizaron inicialmente a 5 dólares americanos por metro cuadrado y terminaron adquiriéndose a 20 dólares americanos por metro cuadrado, con un sobrecosto pagado por el Gobierno Regional de Cusco de más de 50 millones de dólares americanos:

¿A qué precio se adquirirán estas nuevas áreas a fin de evitar mayores pérdidas al Estado?

18. Usted manifestó que las aproximadamente 150 hectáreas adicionales que se requieren adquirir están destinadas a una zona de amortiguamiento y serán pagadas por el Estado a un costo aproximado de 30 millones de dólares americanos, entendiéndose que es el Estado quien realizara la inversión:

¿Usted puede garantizar que serán destinadas exclusivamente a una zona de amortiguamiento, o en el futuro el concesionario podrá destinarlas a actividades comerciales generándose de esta manera mayores ingresos no considerados en este momento?

19. Usted ha declarado en reiteradas oportunidades que la Contraloría General de la República había dado su conformidad para la suscripción de la Adenda. El Contralor General de la República manifiesta no haberse pronunciado. Hoy se sabe que la Contraloría no se ha pronunciado al respecto, y más aún observa la suscripción de la Adenda:

¿Puede informar a la Representación Nacional las razones por las que declaró un hecho no ajustado a la verdad en reiteradas oportunidades?

¿Cuáles han sido las motivaciones y/o presiones que ha tenido para declarar públicamente un hecho que no era cierto?

20. Si ya se cuenta con el Expediente Técnico de Arquitectura, Ingeniería y Equipamiento del Proyecto de Construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero, con todos sus anexos, planos y valorizaciones, y el Estudio Definitivo de Ingeniería.

¿Por qué no han sido publicados o no se puede tener acceso a estos expedientes?

En aras de la transparencia con la que usted afirma se lleva a cabo este proyecto:

¿Cómo puede accederse a esta documentación y quién puede proporcionarla de manera inmediata?

Siendo que es responsabilidad de su Ministerio haber revisado dichos expedientes y la documentación anexa a los mismos, a fin de determinar su viabilidad técnica y una adecuada valorización de la obra:

¿Garantiza el Ministerio a su cargo, y por ende usted, que dicha obra cumple con los conceptos arquitectónicos adecuados, los mejores estándares técnicos de construcción y es compatible con los parámetros patrimoniales?

¿La valorización contenida se encuentra dentro de los valores unitarios de construcción para este tipo de obra?

¿Cuenta ya el Ministerio a su cargo con los resultados de la evaluación del proyecto que debe hacer toda administración responsable y honesta?

21. Seños Ministro:

¿Ha conversado usted con el Presidente del Consejo de Ministros, Fernando Zavala, sobre el proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero y/o la Adenda firmada?

¿En qué fechas?

¿Cuál ha sido la participación, injerencia o toma de decisiones que ha tenido el Presidente del Consejo de Ministros en la negociación y posterior firma de la Adenda suscrita?

¿Ha recibido su despacho indicaciones directas y/o indirectas del Presidente del Consejo de Ministros respecto al Proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC)?

¿Ha tenido el Presidente del Consejo de Ministros conocimiento de los términos de la Adenda suscrita antes de su suscripción?

22. Usted ha declarado a fines de enero, en un medio televisivo, que recién había tomado conocimiento que una hermana del Presidente del Consejo de Ministros era ejecutiva de una de las empresas que conforman el Consorcio Kuntur Wasi:
- ¿No le llamó la atención que el Presidente del Consejo de Ministros se haya inhibido tardíamente de participar en este tema, como lo ha manifestado él mismo, que constituía un importante proyecto para el gobierno?**
- ¿No le preguntó los motivos de esta inhibición?**
- ¿Precise usted la fecha y circunstancias en la cual tomó conocimiento que la hermana del Presidente del Consejo de Ministros, Fernando Zavala, era parte del Consorcio Kuntur Wasi?**
23. Durante el proceso de celebración del Contrato de Concesión y de la suscripción de la Adenda:
- ¿Cuál ha sido o es la participación y/o función desempeñada o cumplida, ya sea en representación del Consorcio Kuntur Wasi o no, de PATRICIA TEULLET, CECILIA BLUME, LUIS CARRANZA y/o XIMENA ZAVALA?**
24. **¿Se ha reunido usted con la señora Cecilia Blume, asesora en la sombra del Presidente Kuczynski, para hablar del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero y/o la Adenda firmada?**
- ¿Cuándo?**
25. El señor Carlos Vargas Loret de Mola es Presidente de Directorio del Consorcio Kuntur Wasi, concesionario del Aeropuerto Internacional de Chinchero, diga usted:
- ¿Cuándo conoció usted al señor Carlos Vargas Loret de Mola del Consorcio Kuntur Wasi?**
- ¿Quién se lo presentó?**
- ¿Cómo es verdad que el señor Carlos Vargas Loret de Mola estuvo presente en el almuerzo celebratorio del triunfo electoral en segunda vuelta del actual Presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski, realizado en la casa del empresario Samuel Dyer el 23 de junio del año pasado?**
- Asimismo diga usted:
- ¿Cómo es verdad que en dicha reunión también estuvieron presentes el propio Presidente Kuczynski, usted, la congresista Mercedes Araoz, toda la alta dirección de personeros a nivel nacional del partido PPK, todos los coordinadores regionales de personeros, y personas que apoyaron en la campaña?**

26. El señor Carlos Vargas Loret de Mola es Presidente de Directorio del Consorcio Kuntur Wasi, concesionario del Aeropuerto Internacional de Chinchero, diga usted:
¿Cómo es cierto que el señor Carlos Vargas Loret de Mola tenía la condición de personero del partido PPK, y que en la reunión inclusive portaba el "pin" que era el símbolo para identificar a las personas que apoyaron en la campaña?
27. Usted, en la condición que tuvo de jefe de campaña del actual Presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski, y del partido PPK, debe conocer los detalles de dicha campaña. Diga usted:
¿Qué cargo específico o que responsabilidades tenía el señor Carlos Vargas Loret de Mola en el comando de campaña del partido PPK, en las últimas elecciones generales?
28. El señor Carlos Vargas Loret de Mola es Presidente de Directorio del Consorcio Kuntur Wasi, concesionario del Aeropuerto Internacional de Chinchero, diga usted:
¿Si en las últimas elecciones generales el señor Carlos Vargas Loret de Mola colaboró con los viáticos de los personeros del partido PPK, con el pago de su movilidad, de su alimentación y similares, y en qué regiones del país?
29. El señor Carlos Vargas Loret de Mola es Presidente de Directorio del Consorcio Kuntur Wasi, concesionario del Aeropuerto Internacional de Chinchero, diga usted:
¿Si en las últimas elecciones generales el señor Carlos Vargas Loret de Mola puso inmuebles, vehículos automotores, o equipos de telefonía celular a disposición de la campaña del partido PPK, financió publicidad de PPK en paneles, afiches, spots televisivos, radiales, etc.?
30. El señor Carlos Vargas Loret de Mola es Presidente de Directorio del Consorcio Kuntur Wasi, concesionario del Aeropuerto Internacional de Chinchero, diga usted:
¿Si en las últimas elecciones generales el señor Carlos Vargas Loret de Mola, aportó un número determinado de personeros al partido PPK?
- Asimismo:
¿Precise el número exacto de estos personeros, en qué regiones del país desarrollaron su actividad, y si él corrió con todos los gastos que demandaba esta fuerza de tarea?
31. **¿Con qué directivos, gerentes y/o representantes del Consorcio Kuntur Wasi se reunió usted antes del 28 de julio de 2016?**

32. La reconocida revista Semana Económica del Grupo Apoyo ha señalado - en su edición electrónica de fecha 8 de marzo de 2016- que la empresa Andino Investment Holding (AIH), cuyo principal accionista es el señor Carlos Vargas Loret de Mola quien es también su gerente general, y que es socia de Kuntur Wasi, concesionario del Aeropuerto Internacional de Chinchero, el año 2015 cerró con pérdidas de S/ 7.8 millones y la clasificadora de riesgos Fitch le quitó el grado de inversión al bono que emitió en el 2013 por US\$ 115 millones:
¿Cómo es cierto que el Ministerio a su cargo ha debido tener conocimiento que la empresa Andino Investment Holding (AIH) está en grave dificultad económica y muy endeudada en los últimos cuatro años, por ser un asunto de público conocimiento?
33. En el contexto de la pregunta anterior, diga usted:
¿Cómo es cierto que la aprobación de la Adenda al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero, ha sido la tabla de salvación de la empresa Andino Investment Holding, la que de otro modo se habría ido a un proceso de insolvencia?
34. Si el Consorcio Kuntur Wasi está conformado por una empresa notoriamente insolvente (Andino Investment Holding), y por otra empresa (Corporación América S.A.) de capitales argentinos, que tiene una oscura composición societaria (Es controlada en un 75% por la empresa Cedikor S.A. registrada en Uruguay, que es un paraíso fiscal. Las acciones de Cedikor a su vez, están a nombre de la empresa American International Airports LLC, registrada en el Estado de Delaware-USA, un conocido paraíso fiscal. Y, finalmente, el 100% de las acciones de American International Airports están bajo el control de la empresa Southern Cone Foundation, registrada en Liechtenstein, otro paraíso fiscal), explique usted:
¿Cómo es que este gobierno ha entregado por 40 años (Cláusula 4.1 del contrato) la concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero al Consorcio Kuntur Wasi tan cuestionado y de dudosa composición?
35. El Reglamento del Decreto Legislativo 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo 410-2015-EF, establece en su artículo 54:
Artículo 54.- Límite temporal para la suscripción de adendas
Durante los tres (03) primeros años contados desde la fecha de suscripción del contrato, no pueden suscribirse adendas a los contratos de Asociación Público Privada, salvo que se trate de:
a. La corrección de errores materiales.
b. Los requerimientos sustentados de los acreedores permitidos, vinculados a la etapa de cierre financiero del contrato.

c. *La precisión de aspectos operativos que impidan la ejecución del contrato.*

Existiendo este dispositivo legal:

¿Cómo así si aún no han trascurrido los tres años desde la firma del Contrato de Concesión, usted ha autorizado la suscripción de la Adenda contraviniendo lo dispuesto por norma legal expresa?

36. Se afirma que un posible acreedor permitido es GOLDMAN SACHS:
¿Exhiba usted el documento que certifica a GOLDMAN SACHS como acreedor permitido, emitido en fecha anterior a la solicitud presentada para la emisión y posterior suscripción de la Adenda?

37. Usted ha manifestado en reiteradas oportunidades que el Contrato de Concesión, suscritos en el gobierno anterior, es lesivo a los intereses del país.

La cláusula 15.5.1 del Contrato de Concesión suscrito dice:

15.5.1. Por razones de interés público debidamente fundadas, el CONCEDENTE tiene la facultad de resolver el Contrato de Concesión en cualquier momento, mediante notificación previa y por escrito al CONCESIONARIO con una antelación no inferior a seis (6) meses del plazo previsto para la terminación. En igual plazo deberá notificar tal decisión a los Acreedores Permitidos.

De ser así:

¿Por qué no aplicó esta cláusula para resolver un contrato lesivo a los intereses nacionales?

¿Qué motivaciones ha tenido para, a pesar de contar con el instrumento contractual que le permitía resolver el contrato, continuar defendiendo actos lesivos al interés público y nacional?

38. En la Adenda se establece un adelanto al Consorcio Kuntur Wasi de más de US\$ 40 millones que distorsiona el concepto de Pago por Avance de Obra:


¿Cómo explica usted que 25 meses antes del inicio de la construcción de la infraestructura del Aeropuerto por parte del concesionario se le adelanta esta suma de dinero?

¿Qué criterios han motivado este adelanto, incluso un mes antes del inicio del movimiento de tierras?

¿Es una forma más de ayudar al consorcio para que con dinero público pueda afrontar otras obligaciones para las que carece a la fecha de recursos?

39. El Consorcio Kuntur Wasi debería presentar una Carta Fianza por la suma de US\$ 80 millones el 6 de marzo, conforme a lo establecido en la cuestionada Adenda, la misma que se comenta no está en condiciones de obtenerla. Ahora usted manifiesta que se suspende el Contrato de Concesión y la Adenda hasta tener la opinión previa de la Contraloría General de la República.

**¿Esto significa que el Consorcio Kuntur Wasi ya no está obligado a presentar la Carta Fianza en el plazo establecido por la Adenda?
¿Por qué suspende el Contrato de Concesión y la Adenda si la opinión de la Contraloría no tiene carácter vinculante?
¿Es un nuevo salvavidas que usted le está otorgando al Consorcio vinculado a la hermana del Presidente del Consejo de Ministros?**

40. Si ahora es tan importante para usted la opinión de la Contraloría:
**¿Por qué se apresuró a ordenar se firme la Adenda sin contar con esta opinión previamente?
¿Por qué no tomo en cuenta entonces las opiniones previas que ya había emitido la Contraloría en años anteriores?
¿Por qué recién cuando se conoce que el Consorcio Kuntur Wasi está en problemas para obtener la Carta Fianza, que podría derivar en la nulidad del contrato por incumplimiento del concesionario, usted repentinamente decide que es necesario tomar en cuenta la opinión de la Contraloría?**
41. Usted promulga la Resolución Ministerial 041-2017 MTC/01, de fecha 2 de febrero de 2017, que Aprueba del texto de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero en el Cusco y autoriza a la Viceministra de Transportes para que en su representación suscriba dicha Adenda. En el cuarto considerando de dicha Resolución Ministerial, se hace mención al Informe N° 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, respecto del proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, que recomienda al Consejo Directivo de OSITRAN emitir opinión desfavorable al proyecto de la Adenda N° 1.
¿Si usted mismo en su Resolución Ministerial reconoce la opinión desfavorable de los niveles técnicos de OSITRAN, como así autoriza la suscripción de dicha Adenda?
- 
42. Señor Ministro:
¿Usted autorizó las reuniones entre la Vice Ministra de Transportes, Fiorella Molinelli y el Jefe de Gabinete de Asesores de la Presidencia del Consejo de Ministros, Enrique Felices, para tratar específicamente detalles de la Adenda al Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero?
43. **¿Por qué la Adenda al Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero fue suscrita por la Vice Ministra, Fiorella Molinelli, y no por usted?**
44. **¿Sabía usted que el nuevo director de OSITRAN, Alfredo Dammert, quien opinó favorablemente sobre la Adenda al Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero, es socio de la Vice Ministra de Transportes, Fiorella Molinelli, quien**

suscribió esta Adenda en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de usted?

45. **¿Por qué el nombramiento en OSITRAN del señor Alfredo Dammert, quien opinó favorablemente sobre la Adenda al Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero, se hace en octubre de 2016 con fecha retroactiva a julio de 2016?**
46. **¿Es cierto que el gobierno le ha ofrecido la presidencia de OSITRAN al señor Alfredo Dammert, quien opinó favorablemente sobre la Adenda al Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero?**
47. **¿Sabía usted que el señor Gonzalo Ruiz Díaz, actual Presidente de OSIPTEL, fue Vice Ministro de Verónica Zavala en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, luego integrante del Comité de Aeropuertos de PROINVERSIÓN que sentó las bases del contrato lesivo del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero y hoy está denunciado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?
¿En qué estado se encuentra esta denuncia?**
48. **¿Sabía usted que el señor Carlos Puga Pomareda, actual Gerente General de la Oficina de Normalización Previsional (ONP), fue Vice Ministro de Verónica Zavala en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, luego Presidente del Comité de Aeropuertos de PROINVERSIÓN que sentó las bases del contrato lesivo del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero y hoy está denunciado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?
¿En qué estado se encuentra esta denuncia?**
49. **Señor Ministro, si el Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero es lesivo para el Estado como usted repite constantemente:
¿Por qué los señores Puga Pomareda y Ruiz Díaz siguen siendo parte de este gobierno?**
50. **Señor Ministro, si el Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero es lesivo para el Estado como usted repite constantemente:
¿Por qué no lo resuelve y vuelve a licitar?**
51. **¿Qué opinión le merece que el supervisor del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero sea la empresa Graña y Montero?**

52. El Alcalde Provincial de Cusco, señor Carlos Moscoso Perea, con quien usted participa en la defensa del Contrato de Concesión, lesivo al interés nacional, y la cuestionada Adenda, ha manifestado públicamente que el Aeropuerto Internacional de Chinchero se hará *"con corrupción o sin corrupción"*:
¿Tiene usted conocimiento a que actos de corrupción puede estar refiriéndose el Alcalde Provincial de Cusco?
¿Usted avala y comparte esta afirmación del Alcalde, dada su cercanía a él en la defensa del Contrato de Concesión y de la Adenda?
¿A este tipo de afirmaciones se refiere usted cuando dice que el pueblo del Cusco está de acuerdo con la Adenda y con la construcción del Aeropuerto?
¿A esto se refería usted cuando afirmó públicamente que el Aeropuerto se hará "sí o sí"?
53. El Consorcio ha solicitado se incorpore la cláusula anticorrupción en vista de que Ud. no pensó en incluirla en la adenda:
¿Qué opinión le merece que el cuestionado concesionario esté más dispuesto a combatir a la corrupción de lo que usted está?
54. Señor Ministro, en el proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero:
¿La ejecución de las sub etapas 1 y 2 de la etapa de ejecución de obras es una a continuación de otra o prevé su ejecución paralela?
¿Si es paralela el traslape de las sub etapas 1 y 2 desde que periodo se da?
55. Señor Ministro, en el proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero:
¿La ejecución de la sub etapa 2 es continua o está previsto cortes hasta esperar el término del movimiento de tierras?
56. Señor Ministro, en el proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero:
¿Cómo se ha logrado que el costo de inversión de las obras correspondientes a la sub etapa 2 del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) alcance un monto sustancialmente menor al considerado en el Estudio de Factibilidad que se tomó en cuenta para el proceso de promoción?
57. Señor Ministro:
¿Cuál es el plazo real para la culminación y la entrega del Aeropuerto Internacional de Chinchero?
58. Ante la Comisión Permanente del Congreso usted declaró que el contrato para la construcción del aeropuerto de Chinchero era lesiva para el país.
¿Ha ordenado su Despacho una investigación de quiénes fueron los responsables de este contrato que habría sido perjudicial al país?

¿Ha instruido a la Procuraduría del Ministerio de Transporte y Comunicaciones las denuncias ante el Ministerio Público?
¿Qué avances existen al respecto?

59. ¿Por qué, siendo de conocimiento público la existencia de megaproyectos afectados por un manto de corrupción que ponen en tela de juicio las asociaciones público privado, no se incorporó en la firma de la adenda del contrato original una cláusula anticorrupción?
60. ¿Cómo puede usted explicar el cambio de la posición gubernamental que hemos apreciado de:
- a) Primero, la negativa a firmar el contrato;
 - b) Segundo, la firma del contrato y su justificación pública;
 - c) Anunciar que la ejecución del contrato para la construcción del aeropuerto de Chincheros tendrá que esperar hasta que la Controlaría se pronuncie?
61. Explique usted si son razones de orden técnico o de carácter ideológico la negativa gubernamental para construir el aeropuerto de Chincheros bajo la modalidad de obra pública.
62. ¿De qué manera podría haber influido en la suscripción de la adenda al contrato original para la construcción del aeropuerto de Chincheros las donaciones de directivos de la compañía Andino Investment Holding (integrante del consorcio Kuntur Wasi) para la campaña electoral a favor del presidente Pedro Pablo Kuczynski en el 2011?
63. Poco antes que culminara el gobierno de Ollanta Humala:
¿Cuáles fueron las razones por las que el Consorcio Kuntur Wasi se demoró en realizar el cierre financiero en el plazo contractual establecido originalmente?
¿Fue por la precariedad financiera de una de las partes del Consorcio como evidenciaron los informes técnicos de OSITRAN?
64. Poco antes que culminara el gobierno de Ollanta Humala:
¿Cuál fue el costo financiero que anunció la empresa cuando aseguró que ya tenía el financiamiento disponible?
65. A pocas semanas de asumir el gobierno de Pedro Pablo Kuczynski:
¿Cuál fue el costo financiero que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Presidente salieron a anunciar luego de las conversaciones sostenidas entre ambas partes?
¿Qué hizo que el costo financiero total anunciado antes que culminara el gobierno de Ollanta Humala sea distinto al costo financiero total explicado por Pedro Pablo Kuczynski?

66. **¿Por qué el gobierno de Pedro Pablo Kuczynski y su administración continuó con este curso de acciones con el Consorcio Kuntur Wasi si a todas luces esta estaba incrementando exageradamente el costo de financiamiento de manera tal que obligaba al Estado a desembolsar los recursos por adelantado con el pretexto de evitar los costos financieros onerosos?**
-¿Será porque ya había concertado este negocio con el presidente de Kuntur Wasi desde la campaña electoral?
-¿Será porque a pesar del evidente conflicto de intereses entre el Premier y la hermana del mismo como directiva de las empresas del Consorcio Kuntur Wasi, quería aprovechar los recursos del Estado para beneficiarla?
67. Si el Prestatario le imponía una tasa de interés elevadísima (más del 20%) para financiar al Consorcio Kuntur Wasi por el riesgo tangible de no recuperar su capital ante la evidencia de una empresa precaria financieramente hablando:
¿Por qué su administración decidió adelantar el pago de los 264 millones de dólares sin exigir una prima financiera por el riesgo de la subvención que se le está otorgando a este consorcio?
¿De qué magnitud debiera ser esta prima financiera?
68. De acuerdo a información pública (Clasificación de Riesgo), uno de los socios del Consorcio, Andino Investment Holding, no contaba con solvencia financiera. En el proceso de concesión del aeropuerto de Chinchero:
¿Qué tipo de información poseían la Presidencia del Consejo de Ministros, PROINVERSIÓN y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre el Consorcio Kuntur Wasi?
69. La capacidad de pago es una variable que se considera en la evaluación de una empresa participante en un concurso o licitación pública:
¿Cómo el Estado admite al Consorcio Kuntur Wasi para incluirla en la lista de postores?
¿Existe algún informe sobre la idoneidad financiera de los postores y en específico de Kuntur Wasi?
¿Quién presentó este informe y en qué fecha?
70. Dado lo complejo del contrato y lo lesivo que resultaba para el Estado peruano:
¿Se evaluó la anulación del contrato?
¿Cuáles fueron las razones que llevaron a que no se tome dicha decisión?

71. Dado que la Adenda del Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero convierte la Asociación Público Privada en una obra pública:
¿Por qué firmaron dicha Adenda?
¿Existe alguna evaluación sobre el hecho de la conveniencia de continuar con una Asociación Público Privada en desmedro de una obra pública? ¿Quién elaboró dicho informe? ¿Cuándo fue presentado?
72. ¿Por qué se ha desnaturalizado el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero, estableciendo condiciones radicalmente distintas a las del proceso de licitación?
¿De qué manera se podría entender en la licitación original que el riesgo por el financiamiento lo asumía el privado en un 70% y es ahora el Estado y el tesoro público el que asume el 80% del costo de la obra de sus etapas 1 y 2?
73. ¿Se evaluó realizar el Aeropuerto de Chinchero a través del mecanismo de obra pública? ¿Cuáles fueron las razones para desestimar dicha opción?
74. En el escenario de que la Contraloría emita opinión u observe recomendando la anulación de la Adenda del Contrato de Concesión inicial:
¿El proyecto del aeropuerto se realizará como obra pública, tal como lo reclama la población cusqueña?
¿Tienen propuestas para que la obra pueda ser ejecutada como obra pública con participación de socios nacionales e internacionales?
¿Qué opciones está manejando el gobierno para llevar adelante el proyecto?
75. En el caso de que no prospere el actual proceso del Aeropuerto Internacional de Chinchero:
¿Tiene previsto el Estado peruano convocar a socios nacionales e internacionales para que participen, abriendo las posibilidades de participación de empresas nacionales y distribuyendo parte de los beneficios a la Región del Cusco?
76. ¿Por qué razones no se incluyó empresas peruanas, locales y macro regionales, en el proceso de concesión de servicios complementarios para el Aeropuerto Internacional de Chinchero que posee todo aeropuerto internacional?
77. ¿Qué planes territoriales ha desarrollado el Estado para manejar el impacto de esta obra, desde el punto de vista de transporte, ordenamiento de los sistemas urbanos, vivienda, desarrollo social, impacto ambiental y defensa del patrimonio cultural?

78. **¿Por qué no se consideró fondos que provengan de los ingresos de la concesión para ser invertidos a nivel local y regional?**
¿Se ha evaluado y/o en la adenda? De no haberse considerado ¿Por qué no se hizo?
79. Uno de los socios del Consorcio (AIH), tiene presencia en aeropuertos y puertos marítimos en el Perú, específicamente en el Sur:
¿Cómo evalúa el Estado la posición de dominio que asumiría este consorcio o sus socios?
80. Al haber hecho LATAM del Aeropuerto del Callao, su centro de tráfico aéreo internacional desde Sudamérica:
¿Tiene el Estado estudios sobre el rol que le asigna la empresa LATAM al Aeropuerto Internacional de Chinchero vinculada con AIH, en la gestión del tráfico aéreo internacional desde Sudamérica?
81. **¿Sabe Usted cuál es la diferencia de los flujos internacionales que tendrá el nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero con el actual Aeropuerto Velasco Astete de Cusco?**
82. Es de conocimiento público, nacional y regional, el conflicto limítrofe entre Puno y Moquegua, en la medida que es una zona de disputa por los recursos mineros, fuentes de agua, hidrocarburos y de obras públicas. El 2009 la PCM interviene a través de la Dirección Nacional Técnica de Demarcación Territorial - DNTDT, en la búsqueda de plantear soluciones al territorio en disputa, conocidos como Tramos I y II, requiriendo a ambos gobiernos regionales alcanzar sus propuestas técnicas.
Sin embargo, en el período en el que le toco conducir el Gobierno Regional de Moquegua Usted Sr. Martín Vizcarra, no asistió reiteradamente a las reuniones convocadas por la DNTDT para tratar la delimitación de Puno y Moquegua, incluso, en el último año de su mandato como Presidente Regional interpuso una Acción de Amparo trabando el proceso de delimitación interdepartamental.

Sr. Ministro nos puede decir:

¿Qué rol jugo usted cuando era gobernador regional de Moquegua en los procesos de determinación territorial entre Puno y Moquegua?

¿Por qué no se hizo oficial el Informe Técnico N° 001-2016-PCM/DNTDT-OATGT, de la Dirección Nacional Técnica de Demarcación de la Presidencia del Consejo de Ministros en la disputa territorial entre Puno y Moquegua, informe que precisa los limites en los tramos 1 y 2 de ambas regiones?

¿Qué rol juega a la fecha en los procesos de disputa territorial entre ambas regiones?

