



“Año del buen servicio al ciudadano”

MOCIÓN DE ORDEN DEL DÍA N° 2311

Los Congresistas de la República que suscriben, al amparo del artículo 131° de la Constitución Política del Perú y en ejercicio de lo dispuesto en el artículo 83° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente Moción de Orden del Día.

Considerando:

Que, a lo largo de los últimos meses el Ministro de Transportes y Comunicaciones ha venido realizando declaraciones públicas con criterios diferentes e incluso contradictorios, lo que ha motivado un clima de duda sobre la transparencia en el actuar de este Ministerio con respecto al Proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC);

Que, el comportamiento errante, cambiante, poco claro y poco transparente del Ministro de Transportes y Comunicaciones hace suponer que existen presiones de grupos de interés que quieren llevar adelante, *si o si* como él mismo lo afirmara, un Contrato de Concesión lesivo a los intereses del Cusco y del país;

Que, la información dada por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, y repetida por el señor Presidente Constitucional de la República, respecto a los intereses no se ajusta a la realidad de los mismos y se habría dado únicamente para justificar la suscripción de una Adenda que no salvaguarda los intereses del país;

Que, en opinión de diversos expertos, la Adenda desnaturaliza el concepto de Asociación Público Privada (APP) establecida en las Bases del Concurso para la concesión del Proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC) y contraviene los términos acordados en el Contrato de Concesión suscrito;

Que, no obstante todos los cuestionamientos el Ministro de Transportes y Comunicaciones dispuso se suscriba la Adenda al Contrato de Concesión del Proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC);

Que, dicha Adenda genera numerosas dudas sobre su idoneidad y se considera que no salvaguarda los intereses nacionales y únicamente beneficia al Consorcio Kuntur Wasi;

Que, frente a estos hechos la Representación Nacional, en ejercicio de su derecho constitucional, está en la obligación de informarse sobre este sospechoso accionar del Ministro de Transportes y Comunicaciones, más aún

cuando ha sido respaldado en forma total por el Presidente Constitucional de la República;

Que, por ello es necesario que se informe a la Representación Nacional, y por intermedio de ella a todo el país, las acciones y decisiones adoptadas por el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y las motivaciones que ha tenido para adoptarlas, con el fin de determinar si dicho ministerio ha actuado con transparencia y en plena salvaguarda de los intereses nacionales;

Por las consideraciones expuestas proponen la siguiente:

MOCIÓN DE INTERPELACIÓN

INTERPELAR AL MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, INGENIERO MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO, a fin de que responda ante la Representación Nacional el Pliego Interpelatorio sobre las acciones y decisiones adoptadas por el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y las motivaciones para adoptarlas, con referencia al Proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC) y a la suscripción de la Adenda del Contrato de Concesión con el Consorcio Kuntur Wasi.

Lima, 12 de abril de 2017

ARMANDO VILANUEVA MERCADO
Congresista de la República

MARCO ANTONIO ARANA ZEGARRA
Directivo Portavoz Grupo Parlamentario
El Frente Amplio por la Justicia y la Libertad

MIGUEL ROMAN VALDIVIA

Edmundo Del Aguila H

A. QUINTANILLA

WILBERT ROZAS

ROBERTO CASTILLO

Mano E. Toranzo

RICHARDO ANCE

Verónica Sobal Parí

Mano E. Toranzo

Mano E. Toranzo

Mano E. Toranzo

Mano E. Toranzo

TAPIO

Mano E. Toranzo

MULDER

Mano E. Toranzo

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

CON REFERENCIA AL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. 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 N° 5015-2016-MTC, del 2 de enero de 2016 (durante el gobierno anterior), respondiendo a la Carta N° 195-2016-KW del concesionario (en la que solicita la Adenda al Contrato de Concesión) anota lo siguiente citando el Informe N° 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 debía aceptarse un costo excesivo de intereses, el pago de estos estaba previsto en el contrato original, esto era conocido por los postores porque el Informe N° 057-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN citado, se publicó en el 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, en el contrato original no había ningún problema con los intereses de la deuda a contraerse y el concesionario sólo tenía que cumplir con hacer el cierre financiero dentro de esos parámetros. En este contexto diga:

¿Cómo es cierto que el concesionario Kuntur Wasi no estaba en capacidad ni solvencia de hacer el cierre financiero y por esto el gobierno, a través de usted, lo ayudó cambiando en los hechos el Contrato de Concesión 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 más le convenía al concesionario?

2. 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?**
- ¿Cómo el Estado se puede ahorrar un monto que no ha aceptado y más aún ha rechazado?**
- ¿Por qué sigue usted argumentando que el Estado se ahorra esos USD 589 millones si fueron rechazados por “generar perjuicio al Estado”?**
3. 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 US\$ 135 millones, 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 US\$ 590 millones:
- ¿Por qué se continuó con el Contrato de Concesión 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 US\$ 590 millones en intereses?**
4. 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 volvía el Proyecto en una obra pública y ya no una Asociación Público Privada. 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?**
5. 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?**
6. 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 US\$ 30 millones. Entendiendo que el Estado es 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?

7. 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?
8. 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 otro 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 ratificado la entrega por 40 años (Cláusula 4.1 del Contrato de Concesión) de la concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero al Consorcio Kuntur Wasi tan cuestionado y de dudosa composición?
9. 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, dicho documento deberá ser de fecha cierta?
¿Puede usted exhibir el listado obligatorio de acuerdo al Contrato de Concesión donde se consigne que GOLDMAN SACHS es acreedor permitido reconocido, evaluado y aceptado por el Estado, dicho listado deberá ser de fecha cierta?
10. Usted ha manifestado en reiteradas oportunidades que el Contrato de Concesión, suscrito 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, que como usted lo ha reconocido, es 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?

11. 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?
12. El supervisor del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero es la empresa Graña y Montero:
¿Qué opinión le merece esto?
13. 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 se prevé su ejecución paralela?
¿Si es paralela el traslape de las sub etapas 1 y 2 desde que periodo se da?
14. 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?
15. 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?
16. Teniendo en cuenta lo que se ha expresado respecto a las bondades del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero:
¿Sabe Usted cuál es la diferencia de los flujos internacionales que tendrá el nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero con el actual Aeropuerto Internacional Velasco Astete de Cusco?

17. Tomando en consideración los graves cuestionamientos realizados por usted al haber manifestado reiteradamente que el Contrato de Concesión era LESIVO para el Estado existiendo vicios de nulidad o anulabilidad:
¿Por qué usted no negoció mejores condiciones para el Estado?
18. Usted ha sostenido que si se declara nulo el Contrato de Concesión, el proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, demoraría de 3 a 4 años:
¿Cómo puede usted hacer dicha afirmación sabiendo que:
- a) **El proyecto ya fue declarado de interés público;**
 - b) **El Estado dispone de la totalidad de los recursos para ejecutarlo;**
 - c) **El Estado dispone de los Estudios Técnicos, parte de los cuales existen desde la década de 1980;**
 - d) **Existe la manifiesta voluntad de las fuerzas sociales del Cusco de que dicho proyecto se debe ejecutar como OBRA PÚBLICA;**
y,
 - e) **El Expediente Definitivo de Ingeniería (EDI) se pudo negociar con el Consorcio Kuntur Wasi, ya que este instrumento únicamente será útil para este proyecto, o en su defecto la empresa a la que se le adjudique la construcción del aeropuerto podrá realizar un nuevo Expediente Definitivo de Ingeniería (EDI) en los dos años que duraría el movimiento de tierras?**
19. Si el concesionario podía cobrar lo que quisiera de intereses, como usted ha señalado, dado que el contrato no tenía un tope a la tasa de interés, y supuestamente no permitía rechazar las pretensiones financieras del concesionario:
¿Cómo explica usted que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su gestión haya podido rechazar el Endeudamiento Garantizado Permitido presentado por el concesionario en noviembre porque “genera perjuicio al Estado”?
20. Siendo cierto que las tasas de cierre presentadas por el Acreedor Permitido, GOLDMAN SACHS, estaban en alrededor de 7%:
¿Por qué entonces la tasa final resulta cercana a 22%?
Presente usted el detalle de cómo ese 7% aumenta a 22%, partida por partida y señale cuáles de éstas las permitía y cuáles no.
21. Diga usted:
¿Es cierto que el único requisito para inicio de obras que le faltaba cumplir al concesionario, hasta antes de firmar la adenda, era el cierre financiero?
22. Diga usted:
¿Es cierto que el Estado ya había cumplido con todas sus obligaciones para el inicio de obras y lo único que impedía se inicie,

- antes de firmar la adenda, era el cierre financiero, que es responsabilidad del Concesionario?**
23. En caso de una controversia en CIADI, derivado de caducar la concesión por culpa del concesionario, usted ha señalado que la construcción se retrasaría 3 o 4 años:
¿CIADI acaso no versa sobre controversias y compensaciones económicas?
24. Tras aplicar caducidad por incumplimientos del concesionario:
¿Acaso una potencial controversia en CIADI impediría al Estado volver a licitar la obra?
25. Diga usted:
¿Cuál entonces es el sustento del supuesto retraso de 3 o 4 años? Explique cómo se descompone ese cronograma.
26. Una empresa como AIH, parte de Kuntur Wasi, que tuvo pérdidas el año pasado por 77 millones de soles:
¿Le parece razonable pensar que prefiera quedarse con un Estudio Definitivo de Ingeniería, cuyo costo estimado es de US\$ 30 millones, que vendérselo al Estado?
27. Diga usted si:
¿No es cierto que la irrevocabilidad a la que se refería el contrato de fideicomiso, reflejando literalmente lo señalado en el contrato, sólo se refiere a los pagos futuros por hitos de avance de obra (por eso se llaman certificados de avance de obra o CAO) por la parte de la obra ya realizada y aceptada por el Supervisor de Obra?
¿Trató usted deliberadamente de pretender engañar al Congreso de la República o su decisión de firmar la adenda se basó en una interpretación equivocada de esta opinión del Ministerio de Economía y Finanzas sobre el fideicomiso que no obliga al Estado a nada?
¿Cuál de los dos?
28. Tras rechazarle el Endeudamiento Garantizado Permitido al concesionario el 25 de noviembre:
¿Se le solicitó que presente otro en condiciones más favorables al Estado?
Presente evidencia documentaria
29. Dado que tenían toda la información del Endeudamiento Garantizado Permitido rechazado al concesionario:
¿Por qué no se le solicitó al concesionario presente uno limpio de todas las partidas que el contrato no ampara, y que incluya el tratamiento de intereses, según se estableció en el Acuerdo 1671-491-

14-CD-OSITRAN, de fecha 3 de enero de 2014, que fuera publicado en la web de PROINVERSIÓN como parte de los documentos oficiales del concurso.

30. Diga usted:

¿No es acaso cierto que con respecto a la tasa de interés, el Contrato preveía una tasa promedio de cierres financieros que se tomaba del mercado, que fue efectivamente cercana a 7% y que es verificable con documentos oficiales del acreedor permitido, y que los intereses intercalares o generados por el descalce en el tiempo sí tenían un tope que era el 2.5% y por tanto, no es que el concesionario podía cobrar lo que quisiera?

31. Es necesario señalar que durante las presentaciones realizadas por su persona en el Congreso de la República usted ha señalado que el contrato de concesión era lesivo para el Estado, siendo ello así diga usted:

¿Por qué no resolvió el contrato de concesión sabiendo que en dicho contrato existen vicios de nulidad absoluta e insalvables, como el no haber señalado el techo o tope de intereses, así como la fecha límite para que el Consorcio presente el cierre financiero definitivo, omisiones que permitieron no poder verificar el costo final del proyecto, hecho que fue confirmado por el supuesto acreedor permitido GOLDMAN SACHS quien ha señalado que el contrato era “IMBANCABLE”, hecho que generó que el Ministerio que preside recomendara la firma de la Adenda, afectando gravemente los intereses del estado?

¿No advirtió estos errores cometidos en el Contrato de Concesión que eran causal de su nulidad absoluta antes de firmar la Adenda?

CON REFERENCIA A LA ADENDA AL CONTRATO DE CONCESIÓN

32. 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, opino desfavorablemente respecto a la Adenda, aunque al final tuvo la cuestionada aprobación de dos miembros de su Consejo Directivo y la desaprobación de la Presidenta del Consejo Directivo de OSITRAN, quien incluso renunció a su cargo por esta irregular aprobación en contra de la opinión de las gerencias técnicas de OSITRAN.

Diga usted:

¿Por qué dispuso que se apruebe una Adenda al Contrato de Concesión presentada por el propio concesionario a su conveniencia, que ha sido desaprobadada por las gerencias técnicas de OSITRAN?

33. 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 N° 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 N° 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?
34. 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 lo desapruueba 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 de Concesión presentada por el concesionario?
35. El numeral 22.1 del artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, establece a la letra lo 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 planteado en las bases del concurso a todos los postores, estos podrían haber tenido la oportunidad de hacer propuestas distintas a las que hicieron y por ende se ha violado lo establecido en la norma citada?

36. 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 la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN, que son los únicos capacitados para emitir informes técnicos?
37. Usted ha declarado públicamente y 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 públicamente un hecho falso en reiteradas oportunidades?
¿Cuáles han sido las motivaciones y/o presiones que ha tenido para declarar públicamente un hecho que no era cierto?
38. 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 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?
39. El Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 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 es así que si aún no han transcurrido 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?

¿Es usted consciente que esta es una ilegalidad cometida en la Adenda?

40. Según usted afirmó el supuesto acreedor permitido, GOLDMAN SACHS, solicita se suscriba una Adenda al considerar que existen deficiencias en el Contrato de Concesión que podrían afectar sus derechos. Finalmente la Adenda no otorga beneficio alguno a este supuesto acreedor permitido y el mismo termina por salir del escenario contractual.
- ¿Cómo explica usted esta situación paradójica en la que el supuesto acreedor permitido solicita una Adenda y con la misma no obtiene ningún beneficio?**
- ¿No constituye esta solicitud un requerimiento ficticio con el único objeto de justificar la vulneración al Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, y lograr una Adenda únicamente beneficiosa para el concesionario?**
41. 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 terminal del Aeropuerto por parte del concesionario se le adelante 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?**
42. 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 concesionario vinculado a la hermana del Presidente del Consejo de Ministros?**

43. 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 y suspende el Contrato de Concesión y la Adenda?
44. Usted promulga la Resolución Ministerial N° 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?
45. La Adenda al Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero ha sido suscrita por la Vice Ministra, Fiorella Molinelli:
¿Siendo tan importante por qué fue suscrita por la Vice Ministra, Fiorella Molinelli, y no por usted en su condición de titular del pliego?
46. Usted ha manifestado que con la suscripción de la Adenda se habría conseguido superar las grandes deficiencias y perjuicios del Contrato de Concesión y que esta establece lo más beneficioso para el Estado:
¿Por qué usted no negocio en la Adenda que sea modificada la cláusula 10.1.7 del Contrato de Concesión, que obliga al Estado a no autorizar la construcción ni operación de un aeropuerto comercial dentro de un radio no menor a 150 km alrededor del Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco?
¿No se ha percatado su despacho que esta cláusula impide que puedan operar aeropuertos regionales en las provincias de Paucartambo, Quillabamba, Sicuani, Espinar, Puerto Maldonado entre otras, y genera un monopolio lesivo a los intereses de la Región Cusco y otras?
47. Diga usted:

¿Qué otras alternativas se negociaron con el concesionario frente a la acordada en la Adenda de que el Estado asuma la obligación de conseguir el financiamiento de los US\$ 264.8 millones?

Presente prueba documentaria

¿Por qué se descartó éstas alternativas?

Explique en cada caso porqué eran inferiores para el Estado que la adenda firmada

48. Diga usted:

¿No le parece sospechoso que menos de una semana después de rechazado el Endeudamiento Garantizado Permitido, se acepte a trámite esta adenda sin siquiera ajustar al concesionario, en vista de sus incumplimientos, a que presente estructuras de financiamiento alternativas?

49. Usted ha señalado que OSITRAN estuvo de acuerdo en el contenido de la Adenda y se mostró sorprendido que toda la línea técnica de OSITRAN opine en contra y también su Presidenta. Todos los funcionarios dicho sea de paso, renunciaron a raíz del voto sin sustento de los dos directores (Dammert y Balbuena) para cambiar la decisión de la entidad, algo inédito. **¿Es cierto que usted recibió un correo electrónico de la Presidenta de OSITRAN, Patricia Benavente, el 22 de diciembre, en que le señala que esa entidad discrepaba con los temas de fondo de la adenda planteada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?**

Entre otras cosas, OSITRAN señalaba que el proyecto de la Adenda implicaba traslación del riesgo de obtención del financiamiento del concesionario al Estado, del riesgo de culminación de la obra al Estado, cuestiona el adelanto planteado para inicio de obra y el debilitamiento del esquema de Asociaciones Público Privadas:

¿Por qué entonces ha sostenido usted reiteradamente que OSITRAN estaba de acuerdo si por escrito, varias semanas antes de que se les remita la Adenda con carácter formal para opinión, ya habían expresado sus discrepancias?

50. Diga usted:

¿Qué hizo usted personalmente tras recibir el correo electrónico de dicha fecha?

¿Por qué no se tomaron en consideración las observaciones ya expresadas en dicha oportunidad por OSITRAN?

51. Responda usted:

¿Estos modelos económicos financieros, en el caso de los proyectos de su sector, no es acaso práctica usual que no sean públicos?

Responda sí o no.

El MTC tiene toda la información histórica, y por tanto, usted si tiene la información para responderla.

52. Para poder admitirse la Adenda a trámite, el acreedor permitido, es decir el banco del concesionario, GOLDAMAN SACHS, invocó la causal extraordinaria de imposibilidad de lograr el cierre financiero. Sin embargo, declaraciones públicas del Ministro de Economía y Finanzas, de usted mismo y del Presidente del Directorio de Andino Investment Holding (AIH) miembro de Kuntur Wasi, señalan que la propuesta de que el Estado financie los US\$ 265 millones salió del propio Estado, no del acreedor permitido.
Es decir, el pedido realmente no se originó, como manda la ley, del acreedor permitido, sino se simuló esta situación:
¿Considera usted que esto es legal?
53. Responda usted:
¿Está al tanto de otras Adendas en que el Estado sea quien proponga que el Estado asuma obligaciones y riesgos del concesionario, inclusive sin nada a cambio, como ha ocurrido en este caso?
Responda sí o no y dé los nombres de los proyectos y especifique que obligaciones asumió el Estado con el sustento probatorio que la propuesta haya surgido del propio Estado, como este caso.
54. Diga usted:
¿No es acaso claro, con esta evidencia, que el argumento que los “intereses no contaban con un marco contractual” era un pretexto para justificar una Adenda que permitiese que al Estado cubrir las obligaciones y riesgos del concesionario, que este no podía cubrir?
Explique usted las razones de este favorecimiento indebido al concesionario en perjuicio del Estado
55. En la Adenda se introduce un nuevo beneficio al concesionario al otorgarle un “valor de adelanto” de US\$ 40 millones como liquidez para cubrir sus necesidades de capital de trabajo relacionados a la sub etapa 2.
Este “valor de adelanto” de acuerdo a la Adenda ya firmada se le debió entregar al concesionario el 3 de marzo pasado, pese a que la sub etapa 2 recién empieza dentro de 2 años.
El valor de este monto además, y como señala OSITRAN, aún durante la etapa de construcción de la sub etapa 2, generaría durante la gran mayoría de meses, excedentes de liquidez, es decir, encima el Estado le da más liquidez de la que necesitaría.
¿Cuál es la base legal del uso de recursos públicos para que sean entregados al concesionario dos años antes de que sean necesarios y encima en montos inflados?
¿Es usual que el Estado financie el capital de trabajo y de concesionarios en Asociaciones Publico Privadas?
Cite los casos en que esto se haya producido.

56. El Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento señalan que solo se podrán hacer modificaciones contractuales “si se mantiene el equilibrio económico financiero” de la concesión, es decir, si no se modifica la rentabilidad del proyecto para el concesionario.
OSITRAN ha señalado que debido a la Adenda, la rentabilidad del proyecto para el concesionario se dispararía por encima del 20%.
Las razones son obvias: ya no tienen que aportar el financiamiento de los US\$ 265 millones, tampoco tienen que asumir contra aportes de capital cualquier monto de intereses que superase el 2.5% de la partida concebida para tal fin, tampoco tienen que aportar el capital de trabajo y más aún, lo reciben dos años antes de que lo utilicen con lo cual pueden rentabilizarlos y encima en montos muy por encima de lo requerido en la mayoría del periodo de construcción.
¿Al modificarse el equilibrio económico financiero de la concesión en beneficio del concesionario, es usted consciente que esta es una ilegalidad cometida en la Adenda?
57. El Decreto Legislativo N° 1224 también señala que las “Asociaciones Público Privadas son modalidades de participación de la inversión privada en las que (...) se distribuyen riesgos y recursos preferentemente privados”. Su reglamento además señala que “las partes pueden convenir en modificar el contrato (...) procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto”.
En el caso de la adenda, esta modifica sustancialmente la asignación del riesgo de procurar el financiamiento del proyecto, que pasa de menos de 30% para el Estado, a más de 80%.
¿Qué salvaguardas tomó su ministerio para “procurar” no alterar esta asignación de riesgos?
Documente su respuesta.
58. Diga usted:
¿Puede señalar cual fue la opinión vinculante del Ministerio de Economía y Finanzas incluida en su Oficio N° 002-2017-EF/10.03 del 27 de enero de 2017 y el Informe N° 016-2017-EF/10.01, remitidos al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con respecto a que el Estado asuma el financiamiento de los US\$ 265 millones y la legalidad del valor de adelanto y su impacto sobre las condiciones de competencia del concurso, sobre la legalidad de modificar el equilibrio económico financiero de la concesión en beneficio del concesionario a raíz de estas decisiones, sobre la modificación de la asignación de riesgos de la concesión, y sobre el impacto de la Adenda sobre el valor por dinero, materias sobre las cuales el Ministerio de Economía y Finanzas está obligado a pronunciarse?

59. Al no haber cumplido el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con realizar el pago del adelanto de US\$ 40 millones el 3 de marzo que se introdujo en la Adenda:

¿Ya se le generaron contingencias al Estado?

60. Usted ha señalado que se reduciría el periodo de la concesión de 40 a 30 años, pero que recién se puede hacer a partir de julio pues la ley impedía que un cambio así se realice dentro de los tres primeros años de la concesión:

¿Sabía usted que al tomar el Estado el financiamiento que era responsabilidad del concesionario, trasladarse el riesgo de tasa al Estado, y al darle un adelanto como capital de trabajo, se alteró el equilibrio económico financiero de la concesión en favor del concesionario, y que de acuerdo al Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, “En caso el restablecimiento del equilibrio económico financiero requiera modificaciones al contrato de Asociación Público Privada, éstas pueden suscribirse incluso dentro del plazo de los tres primeros años de suscrito el contrato?

Es decir:

¿No sólo se podía sino que se debió incluir una reducción del plazo de concesión para restablecer el equilibrio económico financiero de la concesión?

¿Por qué, entonces no se hizo?

61. Si como usted señala, la reducción del plazo de la concesión estaba considerada pero estaban esperando a julio, pese a que ya se señaló que esto no era necesario y además contravenía el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224:

¿Puede usted mostrar la evidencia documentaria, incluyendo actas de acuerdo durante el proceso de evaluación conjunta para la Adenda, de que dicho acuerdo se logró con el concesionario?

Presente pruebas.

62. Diga usted:

¿Cuál ha sido la posición del Ministerio de Economía y Finanzas, ente rector normativo de Asociaciones Público Privadas, con respecto a esta aseveración que no se podía modificar el plazo de concesión hasta después de los tres años y cuál fue su opinión, durante el proceso de evaluación conjunta, de hacerlo en julio?

¿Cómo lo sustentó si no es bajo la causal de restablecer el equilibrio económico de la concesión, la cual entiendo han sostenido que no se modificó?

Presente evidencia documentaria.

63. Diga usted:

**¿Es usted consciente que al haber firmado la Adenda sin incluir la reducción del plazo de la concesión, ya se le generó perjuicio al Estado, pues no hay mecanismo legal para obligar al concesionario a incluir dicha reducción en el futuro, al ya estar firmada la adenda?
¿Por qué tendrían que aceptar algo así sin que el Estado tenga ahora nada que dar a cambio?**

64. Diga usted:

¿Es consciente que al firmar la Adenda, los incumplimientos del concesionario al Contrato de Concesión, que debió usar el Estado para la ejecución de garantías y la caducidad del Contrato por culpa del concesionario, ya fueron limpiados por el Estado y esa vía legal en defensa del Estado ya no es posible?

¿Es usted consciente del perjuicio irreversible que esta Adenda ya le ha generado al Estado?

65. Después de la firma de la tan controvertida Adenda usted ha sostenido y defendido que la Adenda habría mantenido que la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero mantiene su condición de financiamiento de una Asociación Pública Privada, al respecto diga usted:

¿Cómo usted puede afirmar que se mantiene la Asociación Pública Privada si de acuerdo al ANEXO 7, Apéndice 2, del Contrato de Concesión el propio concesionario declara “... declaramos que nuestra propuesta económica tiene carácter IRREVOCABLE y que mantendrá su plena vigencia hasta la fecha de cierre...” demostrando que la Adenda constituye un claro favorecimiento al Consorcio?

66. De la revisión del contenido de la Adenda, tan defendida por su persona, el único aspecto trascendental es haberle solucionado al Consorcio sus problemas financieros. Sin embargo usted no se preocupó en modificar la cláusula 10.1.7 del Contrato de Concesión la cual obliga al Estado a “... no construir, autorizar u operar otro aeropuerto en el radio de 150 Km de Chinchero...”, diga usted:

¿Por qué no se modificó la mencionada cláusula que atenta contra nuestra soberanía nacional, la cual está sancionada por el artículo 54 de la Constitución Política del Perú?

¿Se ha tomado en cuenta la necesidad de contar con un aeropuerto alternativo en caso por algún accidente quede inoperativo temporalmente el Aeropuerto Internacional de Chinchero?

CON REFERENCIA A POSIBLES CONFLICTOS DE INTERESES Y OTROS

67. El Presidente del Consejo de Ministros ha manifestado que se mantuvo al margen de todo lo relativo a este proyecto:

¿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?

De ser así:

¿En qué fechas?

Asimismo:

¿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?

68. 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 de participar en este tema, como lo ha manifestado él mismo, teniendo en cuenta 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?

¿Qué opinión le merece que usted haya sido denunciado por la procuraduría anticorrupción por la presunta comisión del delito de colusión por haber favorecido al concesionario en perjuicio del Estado por la firma de la adenda?

69. 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 la señora PATRICIA TEULLET, la señora CECILIA BLUME, el señor LUIS CARRANZA y/o la señora XIMENA ZAVALA?**

70. Antes, durante o después de la suscripción de la Adenda:

¿Se ha reunido usted con la señora CECILIA BLUME, de quien se afirma es asesora en la sombra del Presidente Kuczynski, para hablar del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero y/o la Adenda firmada?

De ser así:

¿Cuándo?

71. 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?
72. El señor Carlos Vargas Loret de Mola es Presidente de Directorio del Consorcio Kuntur Wasi, concesionario del Aeropuerto Internacional de Chinchero. Usted ha sido Jefe de Campaña del actual Presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski, y del Partido PPK. En este contexto 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 del 23 de junio del año pasado inclusive portaba el “pin” que era el símbolo para identificar a las personas que apoyaron en la campaña?
73. 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?
74. 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.?

75. Teniendo en cuenta su condición de jefe de campaña y/o candidato a la Vicepresidencia y luego Vicepresidente electo:
¿Con qué directivos, gerentes y/o representantes del Consorcio Kuntur Wasi se reunió usted antes del 28 de julio de 2016?
76. La Vice Ministra de Transportes, Fiorella Molinelli, y el Jefe de Gabinete de Asesores de la Presidencia del Consejo de Ministros, Enrique Felices, se reunieron:
¿Usted tuvo conocimiento y autorizó las reuniones entre la Vice Ministra de Transportes y el Jefe de Gabinete de Asesores de la Presidencia del Consejo de Ministros para tratar específicamente detalles de la Adenda al Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chincheró?
77. El nuevo director de OSITRAN, Alfredo Dammert, opinó favorablemente sobre la Adenda al Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chincheró:
¿Sabía usted que el señor Alfredo Dammert es socio de la Vice Ministra de Transportes, Fiorella Molinelli, quien suscribió la Adenda en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de usted?
78. El nombramiento en OSITRAN del señor Alfredo Dammert, quien opinó favorablemente sobre la Adenda al Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chincheró, se hace en octubre de 2016:
¿Por qué dicho nombramiento se hizo con fecha retroactiva a julio de 2016?
79. El señor Alfredo Dammert fue quien opinó favorablemente sobre la Adenda al Contrato de Concesión del proyecto Aeropuerto Internacional de Chincheró:
¿Es cierto que el gobierno le ha ofrecido la presidencia de OSITRAN?
80. 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 de Concesión lesivo del proyecto Aeropuerto Internacional de Chincheró y hoy está denunciado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones:
¿Tenía usted conocimiento de ello?
¿En qué estado se encuentra esta denuncia?
81. 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 de Concesión lesivo del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero y hoy está denunciado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

¿Tenía usted conocimiento de ello?

¿En qué estado se encuentra esta denuncia?

82. El Alcalde Provincial de Cusco, señor Carlos Moscoso Perea, con quien usted comparte la férrea 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 férrea defensa del Contrato de Concesión y de la Adenda?

¿Son este tipo de afirmaciones a las que 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 *“si o si”*?

83. El Consorcio ha solicitado se incorpore la cláusula anticorrupción en vista de que usted no pensó en incluirla en la Adenda:

¿Qué opinión le merece que el cuestionado concesionario esté más dispuesto a combatir la corrupción de lo que usted mismo está?

¿No siente rubor o vergüenza por esta situación?

Lima, 12 de abril de 2017